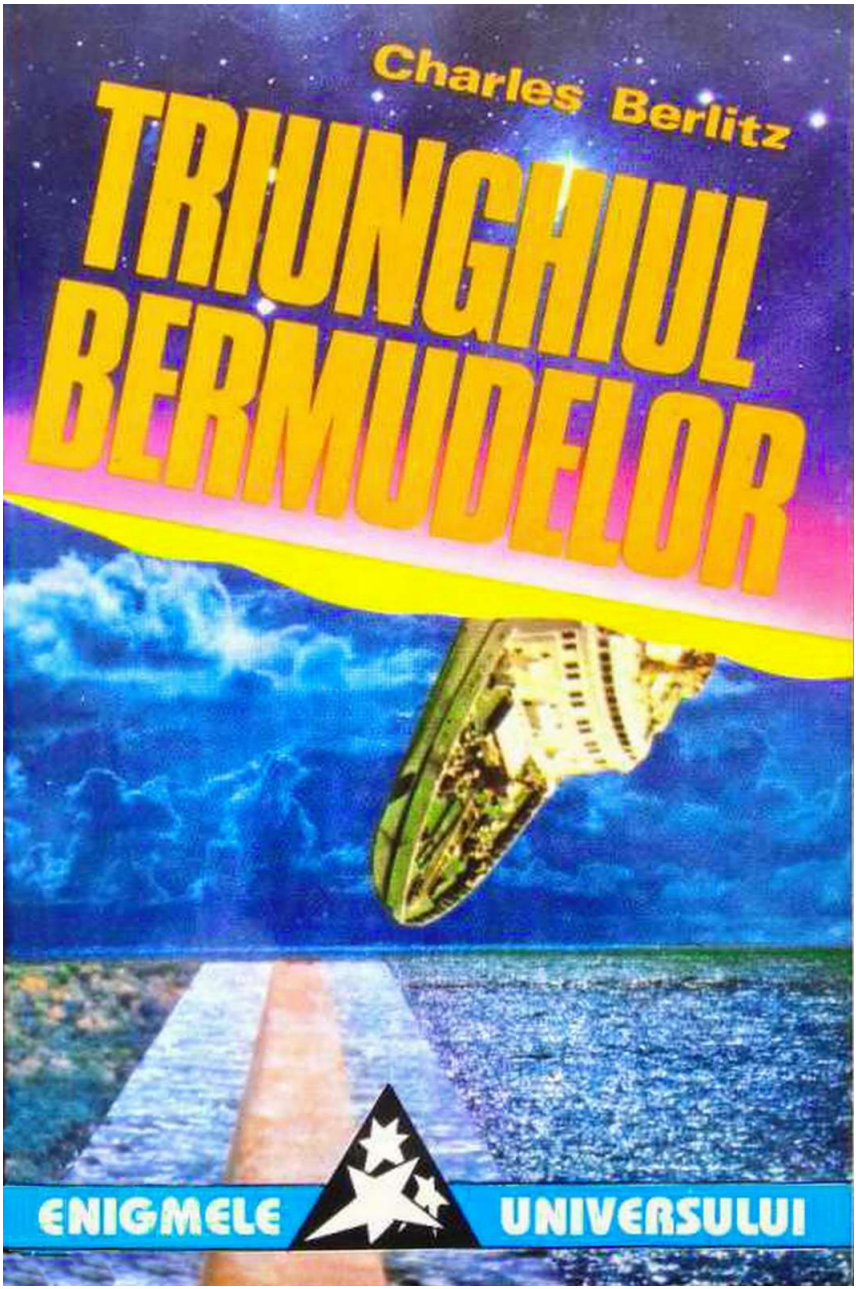

Colecţia „Enigmele Universului”.
Titluri apărute:

Charles Berlitz: Triunghiul Bermudelor, 5495 lei

Horia Matei: Enigmele Terrei, I-II, 14950 lei

Mihai Gheorghe Andrieş: Fascinaţia comorilor. 4600 lei

Mihai *Gheorghe Andrieş*: Enigmele oceanului planetar, 4500 lei

James Churckward: Mu – continentul dispărut (epuizat)

Victor Kernbach: Enigmele miturilor astrale. 4995 lei

Helmut Hofling: OZN, preistorie, monştri (epuizat)

Cornelia Petratu – Bernard Roidinger: Mesaje ale unei alte civilizaţii. Pietrele din deşertul Ica (epuizat)

În curs de apariţie:

Jetiny Randalts: înconjuraţi de OZN-uri *Mtiiai Gheorghe Andrieş*: Ultimul Oraş al Atlantidei

Titlul original:

Charles Berlitz: *The Bermuda Triangle*, *an incredibile saga of unexplamed disappearances*. With collaboration of J. Manson Valentine. Doubleday & Company, Inc., Garden City, New York, 1974.

TRIUNGHIUL BERMUDELOR

Incredibila poveste a dispariţiilor misterioase

Traducere de AGOP BEZERIAN

1. TRIUNGHIUL BERMUDELOR: UN MISTER AL CERULUI ŞI AL MĂRII

Există o zonă în Atlanticul de vest, pe coasta de sud a Statelor Unite, ce se întinde de la nord de Bermude spre sudul Floridei şi apoi spre vest până într-un punct din insulele Bahamas, dincolo de Puerto Rico, la aproximativ 40

grade latitudine vestică, şi apoi din nou în Bermude. Această zonă ocupă în catalogul mondial al misterelor nedezlegate un loc tulburător şi incredibil. Este vorba de Triunghiul Ber-mudelor, unde peste o sută de avioane şi nave au dispărut fără urmă, majoritatea după anul 1945, şi unde s-au pierdut peste o mie de vieţi omeneşti în ultimii douăzeci şi şase de ani, nedescopenndu-se nici un singur corp neînsufleţit sau măcar vreo rămăşiţă din epavele avioanelor şi navelor intrate în neant. Se pare că dispariţiile continuă cu o frecvenţă din ce în ce mai mare, în ciuda faptului că astăzi căile maritime şi aeriene sunt mult mai circulate, că cercetările sunt mult mai aprofundate şi că statisticile sunt întocmite şi păstrate cu mult mai multă grijă.

Unele avioane au dispărut pe când se găseau în contact normal cu baza sau cu punctul de destinaţie până în clipa dispariţiei lor, iar comandanţii altora au transmis mesajele cele mai extraordinare, susţinând că nu pot asigura funcţionarea instrumentelor de bord, că acele busolelor se învârtesc aiurea, că cerul a devenit galben şi ceţos (pe când ziua era senină) şi că oceanul – calm în împrejurimi – „nu arată cum trebuie", fără a preciza în ce consta această anormalitate.

O escadrilă de cinci avioane TBM Avengers ale

Marinei Militare care a decolat, la 5 decembrie 1945, de la baza aeronavală Fort Lauderdale, precum şi un hidroavion Martin Mariner trimis să le salveze, dispărând în mod misterios, au făcut obiectul celor mai intense operaiuni de salvare, atât terestre cât şi navale, dar nu s-au identificat niciun fel de plute de salvare, pete de ulei sau epave. Alte avioane au dispărut pe când primeau instrucţiuni de aterizare, de parcă ar fi zburat printr-o gaură în cer, după cum menţionează „The Naval Board of Inquiry" în rapoartele

sale. Ambarcaţiuni mai mari sau mai mici s-au volatilizat ca şi cum ar fi fost atrase într-o altă dimensiune. Nave mari ca *Marine Sulphur Queen*, un cargou lung de 425 de picioare şi *USS Cyclops* cu un deplasament de 19.000 tdw. Şi un echipaj de 309 marinari la bord, pur şi simplu s-au evaporat, iar altele au fost descoperite plutind în derivă în interiorul

Triunghiului, având câteodată la bord un animal supravieţuitor, cum ar fi un câine sau un canar, care însă nu puteau explica ce s-a întâmplat; totuşi, într-un caz asemănător, odată cu echipajul a dispărut şi un papagal vorbitor.

Dispariţiile inexplicabile din Triunghiul Bermudelor au continuat până în zilele noastre, dar nicio navă şi niciun avion nu au fost declarate ca întârziate şi clasate la „cercetări întrerupte" de către Brigada a Şaptea a Pazei de Coastă fără ca publicul sau cercetătorii să nu aibă sentimentul, exprimat sau nu, că între fenomenul din trecut şi cel prezent din Triun ghiul Bermudelor există o legătură. Se pare că asistăm la trezirea conştiinţei publice că se întâmplă ceva nefiresc în această zonă. Numeroasele rapoarte recente primite de la avioane sau nave care au trecut prin experienţe incredibile în interiorul Triunghiului şi care au supravieţuit, contribuie la formarea unui folclor nou despre mare, cu toate că pericolul inexplicabil care ameninţă avioanele şi navele în această zonă este în continuare la fel de misterios ca înainte.

Pentru elucidarea acestor dispariţii şi pierderi de vieţi omeneşti (pentru că nu s-au recuperat trupuri) s-au formulat şi s-au luat în calcul explicaţiile cele mai diverse şi mai fanteziste. Aceste explicaţii includ valurile seismice, fulgerele globulare ce fac să explodeze avioanele, atacurile monştrilor marini, deformaţiile timp-spaţiu care duc în alte dimensiuni, vârtejurile electromagnetice sau gravitaţionale

ce cauzează prăbuşirea avioanelor şi pierderea navelor în spaţiul marin, capturarea şi sechestrarea acestora de către O.Z.N. – un, aeriene sau subacvatice, conduse fie de entităţi ale unor culturi străvechi ce au supravieţuit din cele mai îndepărtate timpuri, fie de entităţi venite din spaţiul extraterestru, ori din viitor şi care caută specimene/umane actuale. Una dintre cele mai surprinzătoare sugestii a fost aceea făcută de Edgar Cayce, „profetul adormit", medium şi tămăduitor care a decedat în 1945. Cayce a prezis, cu decenii înainte ca1 laserul să fie inventat, că atlanţii foloseau ca sursă de energie cristalele care se găseau în zona Bimini şi care s-au scufundat în regiunea „Tongue of the Ocean", lângă insula Andros, din arhipelagul Bahamas, unde s-au înregistrat multe cazuri de dispariţie. Conform acestuia, o sursă de energie fără egal ce s-a scufundat la o milă adâncime, la vest de Andros, îşi exercită ocazional forţa asupra busolelor şi echipa mantelor electronice din dotarea navelor şi aeronavelor de astăzi.

A

În orice caz, dezlegarea enigmei pare să aibă legătură cu marea, ea însăşi fiind ultimul şi cel mai mare mister cu care se confruntă omenirea. Şi cu toate că ne aflăm în pragul erei spaţiale şi contemplăm cu ardoare cosmosul, spunându-ne că pământul atât de meticulos explorat nu prezintă pentru noi niciun mister, în realitate trei cincimi din lumea noastră, adică abisurile mărilor, ne sunt tot atât de necunoscute sau chiar mai puţin cunoscute decât craterele de pe Lună. Desigur că în linii mari am cartografia! fundul mărilor, la început prin sondaje mecanice, iar recent cu ajutorul sonarului, al submarinelor şi al ba-tiscafurilor, plus camerele de luat vederi de mare adâncime, care pe lângă fundul mărilor au cartografiat şi curenţii marini, iar în

prezent caută dovezi ale existenţei petrolului pe platourile continentale sau poate la mare adâncime.

Activităţile desfăşurate în timpul războiului rece, precum şi crescânda încredere în submarine, în ciuda dificultăţilor cu care s-au confruntat francezii în Mediterana şi americanii în Atlantic, ar putea contribui în mod considerabil la cunoaşterea fundului mărilor, cu condiţia ca rezultatele să fie făcute publice. Totuşi zonele cele mai adânci ale oceanului ne pot încă rezerva surprize considerabile. Câmpiile abisale şi ca-nioanele învecinate pot ascunde o fauna nebănuită. În anul 1938 s-a descoperit că „dispărutul" coelacant, un peşte preistoric cu membre atrofiate, este viu şi trăieşte în Oceanul Indian. Acest peşte cu patru membre atrofiate a cunoscut apogeul dezvoltării sale acum 60 de milioane de ani. Ultimului exemplar fosilizat, înaintea descoperirii celui viu, i s-a atribuit vârsta de 18 milioane de ani.

Relatările detaliate ale unor observatori demni de încredere, majoritatea neavând nimic de câştigat de pe urma rapoartelor lor, ci dimpotrivă, puteau foarte mult pierde, au descris un „şarpe marin" şi au desenat sau au povestit despre nişte făpturi marine ce se asemănau foarte mult cu un monosaur sau ihtiosaur din Pliocen, Acare se pare că încă trăiesc în adâncurile abisale. În anumite împrejurări, aceste creaturi au fost văzute de sute de martori, deoarece s-au apropiat de plajele şi porturile din diferite zone situate între Tas-mania şi Massachusetts. Monstrul din Loch Ness, alintat „Nessie" de către scoţieni – care a fost fotografiat deseori, dar nicio fotografie nu este clară – poate fi o formă de dimensiuni reduse a acestor „peşti şopârle" gigantici, după cum îi denumeşte cuvântul grecesc ihtiosaur.

Oceanograful danez Anton Bruun a văzut o larvă de

anghilă lungă de 6 picioare, adusă de un trauler; dacă ar fi devenit adultă ar fi trebuit să măsoare 72 de picioare în lungime.

Cu toate că până în prezent nu a fost capturat niciun exemplar de calmar uriaş, există indicii că aceştia pot fi la fel de mari ca „şerpii de mare", şi de fapt pot fi chiar ei acei şerpi de mare văzuţi de numeroşi martori. Dimensiunea acestor calmari gigantici poate fi calculată după rămăşiţele scheletelor lor, descoperite ocazional, şi după urmele circulare de pe spinările balenelor, rezultat al luptei titanice din adâncuri, când pigmentul de pe pielea balenelor a fost supt, rămânând doar contururile ventuzelor.

Cu toate că ne lărgim în mod constant aria cunoştinţelor despre viaţa din adâncurile apelor, majoritatea observaţiilor şi a capturilor de diferite exemplare s-au realizat cu totul întâmplător, ca şi când extratereştrii – ca să facem o comparaţie – şi-au aruncat plasele în diverse puncte ale pământului din ve hiculele lor spaţiale şi au pescuit ceea ce le-a oferit norocul.

Chiar şi vieţuitoarele marine care ne sunt familiare prezintă mistere cu privire la migraţia şi la practicile legate de reproducere; anghilele din interiorul Europei şi din America, de pildă, se întâlnesc pentru a se reproduce tocmai în Marea Sargaselor, de unde nu se înapoiază la locul de origine decât generaţiile tinere. Tonul, care îşi începe migraţia din largul coastelor Braziliei, traversează Noua Scoţie îndreptându-se spre Europa, şi de aici numai o parte din toată mulţimea îşi va continua drumul spre Mediterana; homarii care mărşăluiesc pe fundul mării, coborând panta continentală, îşi continuă drumul spre o destinaţie abisală necunoscută.

Alte mistere includ marile crevase de pe fundul

oceanelor, care, în mod ciudat, au toate cam aceeaşi adâncime – în jur de 7 mile –, precum şi vieţuitoarele care trăiesc acolo la o presiune extraordinară. Mai sunt şi curenţii oceanici, adevărate râuri în interiorul mărilor; dintre aceştia unii sunt de suprafaţă, grosimea şuvoiului variind, pe când alţii curg la sute de picioare sub nivelul mării şi, Ade regulă, în altă direcţie decât cei de la suprafaţă. În Oceanul Pacific există curentul Cromwell, care cu câţiva ani în urmă s-a ridicat la suprafaţă, apoi a coborât din nou şi şi-a reluat cursul obişnuit. Aproape toţi curenţii au o mişcare giratorie; cei din emisfera nordică în sensul acelor ceasornicului, iar cei din emisfera sudică în sens invers. Dar de ce curentul Benguela face excepţie de la această regulă şi curge drept?

Vânturile şi valurile prezintă alte enigme, cele mai bruşte şi violente iscându-se în două zone mari: ura ganele în regiunea Mării Caraibilor şi a Atlanticului de vest; apoi taifunurile în Marea Chinei de Sud. Totuşi, câteodată se stârnesc valuri extrem de puternice – numite „valuri de seişa" – şi pe mări în mod obişnuit calme, cauzate – se crede – de alunecările de terenuri subacvatice sau de cutremurele nedetectate de la străfundurile oceanelor.

Bogăţia în minerale a mărilor şi oceanelor este incalculabilă, dar e cert că extragerea şi exploatarea lor (pe lângă petrol) ar putea schimba considerabil scena financiară a viitorului.

Totodată, marea ascunde bogăţii şi vestigii ale civilizaţiilor din trecut. Multe dintre acestea sunt vizibile în apele puţin adânci de lângă coastele Mediteranei şi în zona platoului continental al Atlanticului, dar altele pot încă zăcea la adâncimi de peste o milă, ca de pildă, pe lângă coasta peruană, unde au fost fotografiate coloane cioplite împreună cu ceea ce par a fi ruinele unor clădiri, fapt care indică o

gigantică prăbuşire şi scufundare a pământului în ocean, în epoca omului civilizat. Legende despre civilizaţii înghiţite de ape persistă în multe colţuri ale oceanelor din lumea întreagă, de pildă Atlantida scufundată, se spune;1 în mijlocul Oceanului Atlantic; ori civilizaţiile care s-au pierdut în zona insulelor Bahamas şi în estul Mediteranei; despre enigmele care dăinuie în legătură cu Insula Paştelui şi cu alte culturi dispărute în sudul Pacificului, până la posibila existenţă a unei civilizaţii în Antarctica înainte de a fi înghiţită de gheţuri, anterioară modificării poziţiilor celor doi poli ai pământului.

Porţiuni întregi ale fundului oceanelor par să se afle în continuă mişcare; în mai 1973, o parte din şanţul Bonin, în apropiere de Japonia, s-a înălţat cu 6.000 de picioare. Dintre sutele de mii de seisme ce au loc anual pe tot cuprinsul pământului, majoritatea se concentrează pe coama centratlantică, acolo unde se crede – încă din cele mai vechi timpuri – că ar fi existat legendara Atlantida. Apoi mai este misterul „fundului fals" scos în evidenţă adesea de sondajele întreprinse pentru măsurarea adâncimii apelor, care în mod frecvent indică o cifră mai mică decât cea obţinută anterior, pentru ca mai târziu să revină şi să înregistreze cifra adâncimii iniţiale. S-a presupus că fundul fals ar fi rezultatul prezenţei temporare a unor bancuri atât de dense de peşti sau de altă faună, încât creează o suprafaţă solidă de pe care sonarul se reflectă şi furnizează informaţiile eronate. Un mister tot atât de inexplicabil îl reprezintă ciudatele fâşii luminoase de „apă albă" din Gulf Stream (Curentul Golfului). Despre acest fenomen se crede că poate fi produs de peştişorii fosforescenţi care agită marea sau de radioactivitatea apei. Orice, ar fi, cu cinci secole în urmă, lui Columb i s-a părut demn de menţionat fenomenul, iar pentru

astronauţii ce călătoreau în spaţiu, „apa albă” a fost ultima lumină de pe pământ pe care au văzut-o. În fine, există şi teoria derivei continentelor, care se depărtează unele de altele, prin mare, de ceea ce au fost cândva, adică un supercon-tinent. Această teorie este în general acceptată abia acum şi poate fi influenţată considerabil de rotaţia, compoziţia şi comportamentul pământului.

În orice caz, există o diferenţă între misterele ce pot fi eventual dezlegate (cu toate că până atunci vor continua să-i intrige pe cei care se confruntă cu ele) şi misterele din Triunghiul Bermudelor care conţin şi un izvor de pericol pentru călători. Este adevărat că numeroase avioane survolează zilnic zona, că nave mari şi mici navighează prin apele Triunghiului şi că un mare număr de turişti vizitează regiunea în fiecare an, fără incidente. Şi apoi, avioane şi nave s-au pierdut şi continuă să se piardă pe mare din cele mai diferite motive, dar nici într-o altă zonă nu s-au înregistrat dispariţii atât de numeroase, atât de inexplicabile, atât de bruşte şi în circumstanţe atât de ciudate, unele ducând – prin natura coincidenţelor – spre limitele imposibilului. (Trebuie să facem o diferenţiere între „pierdut pe mare”, care presupune că s-au descoperit epave sau alte resturi plutitoare, şi „dispărut”, noţiune ce sugerează că nu s-a mai găsit nimic).

Există numeroase autorităţi navale şi aeronavale care afirmă că este perfect normal ca avioane, nave şi iahturi să dispară într-o zonă atât de intens circulată, datorită furtunilor care se iscă din senin precum şi multiplelor posibilităţi de erori de navigaţie sau din pricina accidentelor. Aceste autorităţi ar fi gata să susţină că Triunghiul Bermudelor nici nu există, că termenul este fals, că este vorba de un mister artificial creat pentru a induce în eroare

pe cititorii curioşi şi plini de imaginaţie. Liniile aeriene care deservesc zona subscriu la această opinie cu un entuziasm uşor de înţeles, deşi sunt destui piloţi cu experienţă care nu sunt aşa de convinşi de lucrul acesta, anume că Triunghiul Bermudelor ar fi o ficţiune. De fapt, cei care sprijină ipoteza inexistenţei Triunghiului au într-un fel dreptate, căci „triunghiul" este mai degrabă o elipsă sau un arc de cerc cu partea cea mai înaltă în apropierea Bermudelor şi cu partea de jos a curburii care, atingând Florida inferioară şi trecând de Puerto Rico, se arcuieşte spre sud şi spre est prin Marea Sargaselor, pentru a reveni – în final – la Bermude. Cei care au studiat fenomenul sunt în general de acord cu această delimitare. Ivan Sanderson, care a tratat subiectul în lucrarea sa *Invisible Residents* (Rezidenţii invizibili), precum şi în numeroase articole, conchide că zona se prezintă în formă de elipsă sau de romb, şi că mai există încă douăsprezece asemenea zone la distanţe egale între ele, împrăştiate pe tot globul, inclusiv spaţiul de tristă faimă de lângă Japonia, numit „Marea Diavolului". John Spencer este de părere că zona considerată periculoasă se extinde pe platforma continentală, pornind dintr-un punct din largul Virginiei, continuă spre sud de-a lungul coastei Americii, trece dincolo de Florida, apoi înconjoară Golful Mexic, cuprinzând platformele submarine ale insulelor caraibiene şi regiunea periferică a Bermudelor. Vincent Gaddis, autorul lucrării *Invisible Hori-zons* (Orizonturi invizibile) şi al articolului din revista *Argosy*, care ar fi putut da zonei numele de Triunghiul Bermudelor, stabileşte astfel, în linii mari, forma ei: „o linie din Florida la Bermude, alta de la Bermude la Puerto Rico şi o a treia linie înapoi spre Florida, trecând prin Bahamas"; în schimb, John Godwin sugerează, în lucrarea sa *This Baffling World* (Această lume derutantă)

că „Marea Ghinioanelor” este „un pătrat aproximativ ce se întinde între Bermude şi coasta Virginiei”, cu latura sudică alcătuită de insulele Cuba, Hispaniola şi Puerto Rico. Până şi Paza de Coastă a Statelor Unite, care nu crede în Triunghiul Bermudelor, atunci când i se cer informaţii pune la dispoziţia solicitanţilor o scrisoare standard a Pazei de Coastă a Şaptea – Dosar 5720 – în care îi stabileşte poziţia astfel: „Triunghiul Bermudelor sau al Diavolului este o zonă imaginară, situată în largul coastei Atlanticului de sud-est a Statelor Unite, cunoscută pentru procentajul ridicat al pierderilor inexplicabile de nave, ambarcaţiuni mici şi avioane. În general se consideră că vârfurile Triunghiului sunt localizate în Bermuda, Miami-Florida şi San Juan-Puerto Rico”. Meteorologii consideră Triunghiul Bermudelor ca fiind o zonă formată din linii imaginare pornind din Bermuda până la New York, la nord, şi Insulele Virgine, la sud, desfăşurându-se în formă de evantai spre vest şi atingând 75 grade latitudine nordică.

Studierea hărţii în care sunt indicate cele mai importante puncte unde au dispărut nave şi avioane ne permite să apreciem dacă regiunea la care ne referim este sau nu un triunghi, poate un triunghi mai mic cuprins într-unul mai mare, ori o elipsă uriaşă sau poate un pătrat, ori un fenomen ce urmăreşte platformele continentale şi insulare.

Cercurile maritime cunosc de multă vreme că în această zonă s-au volatilizat multe nave şi că unele dispariţii au creat legenda „Mării Navelor Pierdute” sau a „Cimitirului Navelor”, localizată în Marea Sar-gaselor. Rapoartele cu privire la acest fenomen indică o creştere a dispariţiilor începând cu anul 1860, probabil pentru că de la acea dată au început să fie mai detaliate. Dispariţiile au început după

Războiul de Secesiune, Adeci au fost excluse atacurile trupelor Confederate, însă un eveniment petrecut la câteva luni după încheierea celui de-al doilea război mondial a demonstrat că şi avioanele ce zboară deasupra zonei sunt vulnerabile, probabil din aceleaşi motive care provoacă dispariţia fără urme a navelor. În urma acestui incident a fost dat zonei numele de Triunghiul Bermudelor.

II. TRIUNGHIUL AVIOANELOR DISPĂRUTE

Triunghiul Bermudelor a primit această denumire în urma dispariţiei a şase avioane ale Marinei Militare, cu echipaje cu tot, la data de 5 decembrie 1945. Primele cinci avioane, care se pare că au dispărut simultan, se aflau într-o misiune de rutină pe un traseu de zbor triunghiular ce începea de la baza aeronavală Fort Lauderdale, Florida, continua 160 mile spre est, apoi 40 mile spre nord şi revenea la bază folosind ruta de sud-vest. Bermuda a împrumutat în cele din urmă numele său zonei care, de-a lungul timpului, a fost denumită în cele mai diferite moduri: „Triunghiul Diavolului", „Triunghiul Morţii", „Marea Dezastrelor", „Cimitirul Atlanticului", deoarece „S-a observat că vârful triunghiului, care constituie ruta de zbor de la Fort Lauderdale, era în linie dreaptă cu Bermuda, iar această insulă pare să fie hotarul nordic al zonei de dispariţie a navelor şi avioanelor, în condiţii ciudate. Niciun alt incident anterior sau ulterior acestuia nu a atras atât de mult atenţia, fiind vorba de dispariţia *totală* a unei escadrile împreună cu avionul uriaş trimis în ajutor – un hidroa-vion Martin Mariner, cu un echipaj de 13 oameni – care s-a evaporat, în mod inexplicabil, în timpul operaţiunilor de salvare. Grupul de cinci avioane cu soar ta tragică, ce a decolat de la Fort Lauderdale, era denumit „Zborul 19". Avioanele erau pilotate de cinci ofiţeri, împreună cu un echipaj de

treisprezece recruţi; aceştia din urmă trebuiau să fie repartizaţi câte doi în fiecare avion, însă în ultimul moment, în acea zi de 5 decembrie 1945, unul din recruţi – având probabil unele presentimente – a cerut să fie debarcat şi nu a fost înlocuit.

Avioanele erau de tipul Grumman TBM-3 Aven-ger, bombardiere lansatoare de torpile, şi fiecare dintre ele avea combustibil suficient pentru un zbor de peste 1.000 de mile. Temperatura aerului era de 65 grade F, soarele strălucea, erau câţiva nori împrăştiaţi ici-colo, iar vântul bătea moderat din direcţia nord-est. Piloţii, care zburaseră ceva mai devreme în aceeaşi zi, raportaseră o zi excelentă pentru zbor. Timpul repartizat pentru această misiune era de două ore. Decolarea a început la ora 14 fix, iar la 14 şi 10 toate avioanele erau în aer. Comandantul escadrilei, locotenentul Charles Taylor, cu peste 2500 ore de zbor, a condus avioanele spre Chicken Shoals, la nord de Bimini, unde trebuiau să facă exerciţii de atac asupra unei epave-ţintă. Atât piloţii cât şi restul echipajului erau oameni cu experienţă şi nu exista niciun motiv de îngrijorare pentru această misiune de rutină.

Dar ceva s-a întâmplat, şi încă ceva grav. Pe la ora 15 şi 15 minute, după ce „atacul" asupra epa-vei-ţintă fusese îndeplinit şi avioanele şi-au continuat drumul spre est, radiooperatorul de la turnul de control al bazei aeronavale de la Fort Lauderdale, care aştepta să fie contactat pentru primirea instrucţiilor de aterizare şi a orei de sosire, a receptat un mesaj ciudat de la comandantul escadrilei, înregistrările con ţin următoarele: „Comandantul escadrilei (locotenent Charles Taylor) cheamă turnul de control. Urgent. Se pare că ne-am abătut de la rută. Nu putem vedea pământul… Repet… nu putem vedea pământul.

Turnul: Care este poziţia dumneavoastră?

Comandantul escadrilei: Nu suntem siguri de poziţia noastră. Nu suntem siguri unde ne aflăm… Se pare că ne-am rătăcit.

Turnul: Ar trebui să vă îndreptaţi spre vest.

Comandantul escadrilei: Nu ştim în care parte este vestul. Nimic nu este în regulă… Ciudat… Nu suntem siguri de nicio direcţie – până şi oceanul arată altfel".

Pe la ora 15 şi 30 de minute, instructorul şef de la Fort Lauderdale a recepţionat un mesaj al cuiva care îi cerea copilotului Powers informaţii despre direcţia indicată de busola sa, şi I-a auzit pe Powers răspunzând: „Nu ştiu unde ne găsim. Cred că ne-am rătăcit după ultima schimbare de direcţie". Instructorul şef de la bază a reuşit să intre în contact cu instructorul „Zborului 19", iar pilotul i-a spus: „Ambele mele busole sunt dereglate, încerc să găsesc Fort Lauderdale… Sunt sigur că survolez Keys, dar nu ştiu precis unde ne aflăm…". Ca urmare a acestei informaţii, instructorul I-a sfătuit să zboare spre nord – păstrând soarele în stânga sa – până ajunge la baza aeronavală de la Fort Lauderdale. Însă, în replică, a auzit următorul mesaj: „Tocmai am survolat o insulă mică… Nu se vede niciun alt pământ…", ceea ce însemna că pilotul nu survola Keys şi odată cu el nici restul escadrilei, pentru că nu vedeau uscatul şi, deci, se rătăciseră. Devenea din ce în ce mai dificil să se intercepteze mesajele „Zborului 19", din cauza câmpului electrostatic. Era clar că „Zborul 19" nu mai recepţiona mesajele turnului, în schimb turnul auzea discuţiile dintre piloţi. Unele se refereau la o posibilă pană de combustibil, suficient numai pentru 75 de mile, altele la vânturi de 75 de mile pe oră şi, în fine, remarca privind faptul că toate busolele şi giro-compasele „au înnebunit", fiecare arătând

altă direcţie. Dar puternicul emiţător de la Fort Lauderdale nu a putut lua legătura cu cele cinci avioane, în ciuda faptului că discuţiile purtate între piloţi se auzeau destul de clar.

Între timp, personalul bazei fusese cuprins de o uriaşă şi firească agitaţie la auzul că „Zborul 19" se află în dificultate. Se făceau tot felul de presupuneri cu privire la un atac inamic (cu toate că războiul se încheiase de câteva luni), sau la un atac al unui inamic nou şi în acelaşi timp se pregăteau nave de salvare, un hidroavion bimotor special de tipul Martin Mariner cu un echipaj de 13 persoane, de la baza aeronavală Banana River.

La ora 16 fix turnul a auzit pe neaşteptate că locotenentul Taylor a predat comanda ofiţerului superior de marină, căpitanul Silver. Cu toate că bruiajul câmpului electrostatic era puternic, s-a recepţionat de la acesta un mesaj inteligibil: „Nu ştim precis unde ne aflăm... Cred că suntem la 225 de mile nord-est de bază... Cred că am survolat Florida şi că ne găsim în Golful Mexic..." Comandantul escadrilei a hotărât o întoarcere de 180 grade, cu speranţa de a ajunge din nou deasupra Floridei, dar imediat transmisia a devenit tot mai slabă, semn că a făcut p întoarcere greşită şi că zboară spre est, în largul oceanului. Unele rapoarte afirmă că ultimele cuvinte recepţionate de la „Zborul 19" au fost: „Se pare că...", pe când alţi ascultători îşi amintesc că s-au rostit şi alte fraze:

„Am pătruns în apele albe... Suntem definitiv pierduţi..."

La câteva minute după decolarea hidroavionului Martin Mariner, turnul de control a primit un mesaj de la locotenentul Come, în care se relata că în zona unde se presupune că s-ar afla escadrila bântuie vânturi puternice la altitudinea de 6.000 de picioare. Acesta a fost ultimul mesaj

primit de la hidroavionul de salvare. Puţin mai târziu, toate unităţile de salvare au primit un mesaj urgent, informând că acum sunt şase avioane dispărute în loc de cinci.

Nu s-au mai primit apoi niciun fel de comunicări de la „Zborul 19" sau de la hidroavionul de salvare. Totuşi, după ora 19, baza aeronavală Opa-Locka, Mia-mi, a recepţionat slab următorul mesaj: „FI…FI…" care este o parte din indicativul „Zborului 19", Indicativul complet al avionului comandantului era FT28. Dacă acest mesaj venea într-adevăr de la „patrula dispărută", înseamnă că el a fost transmis la două ore după ce avioanele au rămas fără combustibil!

Cercetarea iniţială în chiar ziua dispariţiei a fost suspendată din cauza întunericului, cu toate că nave ale Pazei de Coastă au căutat supravieţuitori în tot cursul nopţii. A doua zi, joi, în zori, s-a declanşat o operaţiune masivă de investigare. Dar în ciuda tuturor eforturilor depuse, de o amploare nemaiîntâlnită – au fost implicate 240 de avioane suplimentare de pe portavionul *Solomons*, 4 distrugătoare, câteva submarine, 18 nave ale Pazei de Coastă, vedete de cercetare şi salvare, sute de avioane particulare, iahturi şi ambarcaţiuni diferite, precum şi mai multe avioane tip PBM de la baza aeronavală Banana River, primindu-se sprijin şi de la R.A.F. (Forţele Regale Aeriene Britanice) nu s-a descoperit nimic.

Cu o medie de 167 de zboruri pe zi, la 300 picioare de suprafaţa apei, desfăşurate din zorii zilei şi până în amurg, în care timp s-au cercetat minuţios 380.000 de mile pătrate de uscat şi de apă, incluzând Atlanticul, zona Caraibilor, porţiuni din Golful Mexic, din teritoriul Floridei şi al insulelor învecinate, acţiuni care au totalizat un număr de 4100 ore de zbor, nu s-a descoperit nici măcar o plută de

salvare, nicio urmă de epavă, nicio pată de ulei.

S-au cercetat toate zonele de uscat posibile. Un avion comercial a raportat că a văzut flacăra unei explozii deasupra uscatului şi s-a crezut că ar putea fi vorba de hidroavionul Martin Mariner, dar ulterior ştirea a fost dezminţită. Ceva mai târziu un vas comercial a raportat că a reperat o explozie, în văzduh, la ora 19 şi 30 de minute; dar dacă explozia a fost chiar a celor cinci avioane Avengers, înseamnă că ele încă zburau după ce îşi terminaseră combustibilul de câteva ore. Mai mult, această explicaţie dată dispariţiei fără urmă a avioanelor implică ciocnirea în văzduh şi nimicirea lor simultană prin explozie după ce tăcuseră tot timpul de la întreruperea legăturilor cu baza. Trebuie remarcat faptul că nu s-au primit mesaje SOS nici de la „Zborul, 19", nici de la hidroavionul Martin Mariner. În ceea ce priveşte amerizările forţate, avioanele Avengers erau capabile să le realizeze lin şi să plutească 90 de minute, iar echipajul era instruit să abandoneze avioanele în 60 de secunde. Plutele de salvare erau la îndemână, aflându-se în exteriorul avionului.

Deci, oricum ar fi fost amerizarea, plutele ar fi rămas la suprafaţa apei şi ar fi fost găsite, în prima parte a cercetărilor s-au raportat valuri în curs de formare, dar distanţa dintre două valuri consecutive era suficient de mare ca avioanele să poată ameriza acolo. Ciudata referire la „apa albă" din ultimul mesaj primit de la „Zborul 19", *ar putea* avea legătură cu ceaţa albicioasă care apare ocazional în zonă, ceea ce ar explica lipsa de vizibilitate, precum şi faptul că „soarele arată curios" vdar nu şi defectarea busolelor şi a giro-compaselor. În plus, se ştie că între Florida şi insulele Bahamas există o zonă de ecranare radio, dar dificultăţile zborului au început *înaintea* pierderii contactului radio.

O comisie navală de anchetă, după ce a examinat toate dovezile disponibile şi a luat parte la dezbaterile! Curţii Marţiale privind culpa ofiţerului însărcinat cul controlul aparatelor de bord (care mai târziu a fost; exonerat de răspundere, dovedindu-se că toată aparatura era în perfectă stare înainte de decolare), şi-a încheiat activitatea fără să stabilească ce anume s-a întâmplat în realitate. În raport se precizează: „Un mesaj radio interceptat informa că avioanele s-au rătăcit şi că au probleme cu busolele, care nu mai funcţionează". Căpitanul W.C. Wingard, un ofiţer de informaţii, a fost ceva mai categoric într-un interviu: „... Membrii comisiei de anchetă nu au fost în stare nici măcar să presupună ce anume s-a întâmplat". i Un alt membru ai comisiei a comentat cu dramatism: „Au dispărut complet ca şi când ar fi zburat în Mar-te", introducând astfel elemente de călătorie în spaţiu şi implicând O.Z.N.-urile care de atunci au devenit parte integrantă a legendei Triunghiului Bermudelor. Cercetătorii serioşi şi oceanografii au făcut cele mai diverse presupuneri pentru a explica dispariţia atâtor nave şi avioane, fără a lăsa o singură urmă", împreună} cu numeroşii lor pasageri şi piloţi. Locotenentul de marină R. H, Wirshing, ofiţer însărcinat cu antrena mentele, care se găsea la baza aeronavală de la Fort Lauderdale când s-a petrecut incidentul, crede că termenul „dispărut" este un factor important cu privire la soarta echipajului „Zborului 19", pentru că nu s-a zăsit niciun indiciu care să demonstreze moartea lor.

(Mama unuia dintre piloţii dispăruţi a declarat în timpul unei audieri că a recepţionat o viziune a fiului ei şi că „era încă în viaţă undeva în spaţiu"). Iar dr. Manson Valentine, un om de ştiinţă care a supravegheat zona ani de zile, a fost citat de *Miami News*: „Ei sunt încă aici, dar într-o

altă dimensiune a unui fenomen magnetic care ar putea fi opera unui O.Z.N". Un ofiţer al Pazei de Coastă şi membru al comisiei de anchetă a afirmat cu o sinceritate dezarmantă: „Nu ştim ce se petrece acolo". Şi în final, în cadrul unei declaraţii ceva mai oficiale, un alt ofiţer din comisie a exprimat consensul ofiţerilor însărcinaţi cu ancheta: „... Această pierdere fără precedent în timp de pace pare să reprezinte un mister total, cel mai ciudat investigat vreodată din analele aeronavale".

Adesea apar coincidenţe legate de dezastre, mai ales dacă au loc pe mare (ca atunci când cargoul *Stockholm* s-a ciocnit cu nava de pasageri *Andreea Doria*, iar o tânără care vorbea doar spaniola a fost smulsă cu o parte din cabina ei de pe *Andreea Doria* de prova cargoului *Stockholm* şi proiectată lângă cabina unui marinar, singurul de pe vasul său care vorbea spaniola), iar dispariţia „Zborului 19" nu a făcut excepţie de la regulă.

Locotenentul R.H. Wirshing, însărcinat cu antrenamentele în acea perioadă la Fort Lauderdale, ale cărui notiţe personale se află la baza materialului de mai sus, îşi aduce aminte că în dimineaţa acelei zile a avut loc un zbor de antrenament care s-a desfăşurat în condiţii neobişnuite. Acest caz, care a fost considerat mai puţin senzaţional, a fost în general neglijat de presă. Pilotul a întâmpinat şi el dificultăţi cu busolele, care s-au defectat, astfel că în loc de a reveni la bază, a aterizat cu 50 de mile mai la nord.

Cel puţin doi membri ai „Zborului 19" au presimţit dezastrul. Unul dintre aceştia a fost însuşi instructorul de zbor. La ora 13 şi 15 minute el a ajuns la şedinţa de pregătire cu întârziere şi a cerut ofiţerului de serviciu să fie scutit de a participa la acest zbor. El nu a oferit nicio explicaţie, ci pur şi simplu a declarat că nu vrea să ia parte la zborul respectiv.

Deoarece nu era disponibil niciun înlocuitor, cererea sa a fos respinsă.

Al doilea caz, la care a fost martor chiar locotej nentul Wirshing, a fost mult comentat, deoarece Alia: Kosnar, caporal de marină, nu s-a prezentat la zbo Ulterior acesta a fost citat de presă că ar fi declara „Nu-mi pot explica de ce, dar dintr-o pornire Iau trică m-am decis să nu particip la zborul respectivi Conform spuselor locotenentului Wirshing, caporalul un veteran al bătăliei de la Guadalcanal, care mai avea doar patru luni până la trecerea sa în rezervă, ceruse – cu câteva lunj înainte – să nu mai facă parte din corpul navigant. În ziua zborului a invocat din nou cererea sa anterioară, iar locotenentul Wirshing l-a sfătuit să se ducă la medicul de zbor pentru a-i solicita înlocuirea sa. Caporalul a făcut acest lucru şi în consecinţă avioanele au decolat cu un membru al echipajului în minus. Când au apărut primele indicii că ceva nu este în regulă cu „Zborul 19", locotenentul Wirshing s-a dus la dormitoare să caute voluntari, Primul întâlnit a fost caporalul rămas la sol care i spus: „Vă amintiţi că mi-aţi spus să mă duc la medic?

Am fost şi m-a scutit de zboruri. Din escadrila dispărută făceam parte şi eu".

Totuşi lista de zbor indica faptul că avioanele au decolat cu echipajele complete, ca şi când altcineva ar fi urcat la bord în ultima clipă. Din această cauză, s-au pierdut ore întregi pentru a identifica cine anume lipsea de la bază. Când s-a ajuns la concluzia că nu mai lipseşte nimeni, misterul raportului care preciza „personalul complet" a devenit un element în plus, nesoluţionat, în legătură cu această dispariţie.

Un alt aspect ciudat a devenit public după 29 de ani, când Art Ford, reporter, scriitor şi conferenţiar, care a

urmărit cazul încă din 1945, a făcut o declaraţie uimitoare în cadrul programului televiziunii naţionale, în 1974, afirmând că locotenentul Taylor a comunicat, prin radio, următoarele: „Nu veniţi după mine… ei arată de parcă ar veni din spaţiul extraterestru”. Ford declară că informaţia i-a fost furnizată la vremea respectivă de un radioamator, dar nu i-a acordat prea mare atenţie şi nici încredere, cunoscând dificultăţile cu care se confruntă un radioamator ce interceptează mesaje de la avioanele aflate în zbor, precum şi din cauza vâlvei stârnite şi a surescitării care cuprinsese lumea atunci când s-a petrecut incidentul.

Ford însă a obţinut în cadrul investigaţiilor sale confirmarea celor de mai sus sub forma transcrierii unor mesaje schimbate între avion şi turn, şi care au fost introduse într-un raport la insistenţele părinţilor membrilor echipajului dispărut. Transcrierea oficială şi secretă, despre care Ford declară că i s-a permis să o citească parţial, conţinea cel puţin o frază – „Nu veniţi după mine…” – identică cu aceea care îi fusese furnizată de radioamator şi care nu fusese făcută publică. Acest ultim mister ce face referire la amestecul extratereştrilor, apare în mai multe cazuri de dispariţie.

Cu toate că nave de toate tipurile au dispărut înainte şi după acest incident în Triunghiul Bermudelor, trebuie notat faptul că tragedia care s-a abătut asupra avioanelor Avengers şi a hidroavionului Marţi Mariner a fost primul caz care a implicat aeronav şi care a declanşat cercetări atât de vaste efectuate pe uscat, pe mare şi în aer, de un număr impresionant de unităţi, din păcate fără succes. Acest incident va avea drept consecinţă intensificarea cercetărilor în zurile dispariţiilor ulterioare de avioane, nu num pentru salvarea supravieţuitorilor, dar şi pentru a descoperi ce

anume s-a întâmplat. După incidentul cu „Zborul 19” a urmat un număr de dispariţii inexplicabile de avioane particulare, comerciale şi militar cu o frecvenţă dezarmantă, şi aceasta în plus faţă d dispariţiile „normale” de nave mari şi mici. Dar ui terior, existând echipe mixte aeronavale, legături radi cu baza, instrumente mai sofisticate şi o experienţi mai mare, fiecare dispariţie a fost investigată cu mul] mai multă atenţie.

La data de 3 iulie 1947, un avion C-54 al Marinej Militare Americane, cu un echipaj format din sas membri, efectua un zbor de rutină între Bermuda şi baza aeriană Morrison, Palm Beach, ultima sa poziţia înregistrată fiind cam la 100 de mile de Bermudaj Imediat s-au declanşat cercetări aeronavale intense de către armata terestră, marină şi Paza de Coastă care au acoperit o suprafaţă de peste 100.000 de mii pătrate de apă, dar nu s-au descoperit rămăşiţe pete de ulei (cu excepţia unor perne de scaune şi a unei butelii de oxigen care *nu* au fost identificate ca1 aparţinând echipajului dispărut).

Şi pentru că asemenea cazuri au continuat, s-au remarcat unele coincidenţe oarecum alarmante, în sensul că dispariţiile din Triunghi par să se petreacă în perioada de vârf a turismului şi a sezonului hotelier, din noiembrie până în februarie. Şi mai surprinzătoare a fost constatarea că multe dispariţii au avut loc într-o perioadă de câteva săptămâni înainte sau după Crăciun. Un avion de pasageri anglo-sudamerican, de tip Tudor IV, cu patru motoare – de fapt un fost bombardier Lancaster transformat şi botezat *Star Tiger* – a dispărut în timp ce zbura din Azore spre Bermuda, la data de 29 ianuarie 1948. Avionul avea un echipaj format din şase membri şi un număr de 25 de pasageri, printre care şi Sir Arthur Cunningham, mareşal

britanic al aerului din cel de-al doilea război mondial, fostul comandant al „Second Tactical Air Force" din „R.A.F.". Avionul *Star Tiger* era programat să aterizeze la Kimberly Field, Bermuda. La ora 22 şi 30 de minute, cu puţin timp înainte de aterizare, pilotul a transmis turnului de control un mesaj în care, printre altele, se menţiona că „vremea este excelentă" şi „vom ajunge conform orarului". Poziţia avionului era la 380 de mile nord-est de Bermuda.

Apoi nu s-a mai primit niciun mesaj, dar nici *Star Tiger* nu a mai sosit vreodată la destinaţie. Nu s-a primit nici măcar un S.O.S. sau vreo altă comunicare urgentă care să indice faptul că avionul ar avea probleme, cu toate că vremea era optimă pentru zbor. La miezul nopţii, *Star Tiger* era trecut pe lista întârzierilor şi a doua zi, 13 ianuarie, operaţiunile de cerce-îare-salvare erau deja lansate. Treizeci de avioane şi zece nave au „pieptănat" practic zona timp de mai multe zile, fără să se înregistreze vreun rezultat. Câteva cutii de lemn şi butoaie metalice pentru petrol au fost semnalate la nord-vest de Bermuda, la data de 31 ianuarie. Dacă acestea ar fi aparţinut lui *Star Tiger*, însemna că avionul a deviat cu sute de mile faţă de ruta sa normală, până când ceva l-a lovit, dar trebuie să reamintim faptul că pilotul nu a semnalat nimic deosebit cu privire la rută şi nici la modul de funcţionare a avionului.

În timp ce căutările erau în curs, numeroşi radioamatori aflaţi de-a lungul coastei Atlantice şi chiar în interiorul teritoriului au captat mesaje trunchiate, ca şi când cineva transmitea în codul Morse fără să-l cunoască. Punctele şi liniuţele silabiseau cuvântul „Tiger". Şi mai straniu a fost un raport al Pazei de Coastă din Newfoundland. Când benzile de înregistrare s-au oprit, s-a descoperit că cineva transmisese un mesaj radio,

pronunţând doar literele G-A-H-N-ţi, care constituiau indicativul lui *Star Tiger*.

S-a presupus că aceste mesaje sunt falsuri, cunoscându-se faptul că există persoane anormale care simt o plăcere deosebită la auzul unor dezastre. Totuşi s-a constatat o asemănare cu „Zborul 19”: după ore întregi de la dispariţie s-au recepţionat mesaje slabe, la Miami, ce reprezentau indicativul unui avion, ca şi când acestea ar fi fost transmise de ia-o depărtare mult mai mare, în timp şi spaţiu, faţă de zona unde s-a petrecut dispariţia.

Ministrul britanic al Aviaţiei Civile a format o comisie de anchetă sub conducerea lordului Macmillan, pentru a investiga dispariţia avionului *Star Tiger*. Raportul a fost publicat la opt luni de la data dispariţiei şi menţionează că nu există motive să se creadă că *Star Tiger* s-a prăbuşit în mare din cauza vreunui defect mecanic, a lipsei de combustibil, a neputinţei de a găsi destinaţia, a fenomenelor meteorologice ne prevăzute sau a unei erori de înălţime, ca să enumerăm doar câteva din posibilităţile analizate. Raportul menţiona că realizarea aeronavei nu oferea motive „să se bănuiască existenţa – la proiectarea sau construirea acestui avion Tudor IV, denumit *Star Tiger* – a unor erori tehnice sau abateri de la standardele acceptate”.

Concluzia finală a comisiei se poate aplica perfect şi în alte cazuri de dispariţii de avioane în Triunghi, atât înainte cât şi după dispariţia lui *Star Tiger*: „Se poate spune cu certitudine că până acum nu s-a investigat o problemă atât de derutantă… În lipsa unor dovezi clare privind natura şi cauza dezastrului, comisia nu a putut face altceva decât să sugereze nişte posibilităţi, dar niciuna nu se ridică măcar la nivelul probabilităţilor, în activităţile care implică o cooperare fi omului cu maşina găsim două elemente diferite.

Avem elementul imprevizibil al comportamentului uman dependent de factori insuficient cunoscuţi; apoi mai există şi elementul mecanic supus unor legi complet diferite. Poate apărea o cădere a fiecărui element în parte sau o cădere simultană a acestora. Sau vreo cauză exterioară poate copleşi atât omul, cât şi maşina. Ce anume s-a petrecut în acest caz, nu se va şti niciodată".

La 17 ianuarie 1947, cu douăsprezece zile înaintea împlinirii unui an de la dispariţia lui *Star Tiger*, printr-o coincidenţă extraordinară avionul *Star Ariei*, sora geamănă a primului, cu opt membri în echipaj şi treisprezece pasageri la bord, a dispărut în timpul unui zbor între Bermuda şi Jamaica. Ruta completă era de la Londra la Santiago – Chile, iar escala din Bermuda avea drept scop aprovizionarea cu combustibil pentru încă zece ore de zbor. Când *Star Ariei* a plecat din Bermuda la ora 7 şi 30 de minute, marea era calmă, iar condiţiile meteorologice bune. Căpitanul avionului a transmis următorul mesaj de rutină spre Bermuda, după 55 de minute de la decolare: „Aici căpitanul McPhee de la comanda lui *Star Ariei* în drum spre Kingstone – Jamaica, plecat din Bermuda. Am atins înălţimea de croazieră. Vreme bună. Vom ajunge la destinaţie conform orarului… Schimb frecvenţa ca să contactez Kingstone".

Apoi nu s-au mai primit alte mesaje.

Când au început cercetările pentru depistarea avionului *Star Ariei*, în zonă se găsea o forţă navală a S.U.A. care făcea manevre. Două portavioane şi-au trimis avioanele ca să se alăture unităţilor de salvare ale Pazei de Coastă şi ale Forţelor Aeriene; de asemenea, au participat avioane britanice din Bermuda şi Jamaica. Crucişătoarele, distrugătoarele şi cuirasatul *Missouri* s-au alăturat navelor britanice pentru cercetările de suprafaţă şi la fel au făcut şi

navele comerciale ce se aflau în zonă. O radiogramă adresată tuturor navelor din zonă conţinea următoarele:

„Avionul *Star Ariei* Gagre, cu 4 motoare, al înilor aeriene britanico-sudamericane, ce a decolat din Bermuda la 12 G.M.T., la 17 ianuarie, cu destinaţia Jamaica, pe ruta doi unu şase, a fost reperat ultima oară la 15 mile nord de Bermuda, la 13 G.M.T., Ia 17 ianuarie. Toate navele sunt solicitate să raporteze acestei baze orice rămăşiţe plutitoare ale avionului, dacă sunt descoperite, cum ar fi material de mobilier şi perne de culoare albastră, bărci de cauciuc de culoare galbenă, veste de salvare tip «Mae West» de culoare maro închis, orice obiect ce poartă însemnele BSAA, sau obiecte de îmbrăcăminte". Un număr de 72 de avioane – zburând în formaţie strânsă şi, uneori, „aripă lângă aripă" – au cercetat o suprafaţă de 150.000 de mile pătrate de ocean, începând cu zona ultimului raport-radio şi continuând spre sud-vest, către Jamaica. Nu s-a găsit nici cea mai mică dovadă despre care să se poată afirma că aparţine avionului dispărut. Rapoarte despre o „lumină ciudată" pe mare s-au primit, la data de 18 ianuarie, atât de la un avion britanic cât şi de la un avion american, dar unităţile de salvare deplasate în zona respectivă nu au descoperit nimic; ca urmare, Forţele Aeriene şi-au suspendat cercetările la 22 ianuarie.

Faptul că două avioane de pasageri britanice (ambele aparţinând aceleiaşi companii – British South-American Airways) au dispărut la interval de un an unul de celălalt a determinat suspectarea unor sabotaje. Această posibilitate, precum şi pregătirea echipajului şi a pilotului, funcţionarea instrumentelor de bord şi condiţiile atmosferice au fost investigate de Comisia Brabazon care nu a sesizat nimic în neregulă; „... din cauza lipsei de probe, datorată faptului că nu s-au găsit rămăşiţe ale avionului, nu se cunoaşte cauza

accidentului lui *Star Ariei*", conchide raportul.

Unul dintre motivele care au determinat lansarea acţiunilor masive de căutare a aeronavei *Star Ariei* a fost faptul că un alt avion, un DC-3, zburând de la San Juan la Miami, a dispărut în neant cu toţi cei 36 de pasageri şi membri ai echipajului, în dimineaţa zilei de 28 decembrie 1948. Căutările infructuoase pentru descoperirea acestuia, cu participarea a peste 40 de avioane şi numeroase nave, care au cercetat peste 300.000 de mile de ocean şi coastă, fuseseră suspendate doar de o săptămână. Circumstanţele dispariţiei avionului DC-3 au fost şi mai ciudate decât în cazurile precedente. Ca şi în celelalte situaţii, vremea era excelentă şi noaptea senină. Avionul a decolat la ora 22 şi 30 de minute, pe data de 27 decembrie. În timpul zborului de noapte, căpitanul Ro-bert Linquist a făcut următoarea remarcă la radio; „Ia te uită!... Cu toţii cântăm colinde!" (Aceasta ne reaminteşte de coincidenţa privind perioada în care dispar majoritatea avioanelor).

Alt mesaj transmis de DC-3 a fost recepţionat de turnul din Miami la ora 4 şi 13 minute: „Ne apropiem de terenul de aterizare... Suntem doar la 50 de mile spre sud... Vedem acum luminile din Miami. Totul e bine. Aşteptăm instrucţiunile de aterizare". De atunci nu s-a mai auzit absolut nimic despre avion, iar cercetările terestre şi navale nu au depistat nicio rămăşiţă a acestuia. Desigur, nu s-au descoperit nici supravieţuitori şi nici indicii care să lămurească ce s-a întâmplat cu echipajul sau cu pasagerii. Trebuie remarcat faptul că din clipa când căpitanul a comunicat că poziţia avionului este la 50 de mile sud de Miami, nu s-a observat nicio explozie sau flacără pe cer şi nu s-a recepţionat niciun S.O.S. sau May Day în eter. Ba mai mult, locul în care avionul a dispărut era deasupra zonei

Florida Keys, unde apele sunt limpezi şi adânci doar de 20 de picioare, ceea ce ar fi permis depistarea şi identificarea epavei avionului. Acesta a fost doar unul dintre cazurile în care aeronavele s-au dematerializat – cu pasageri cu tot – în apropierea terenului de aterizare, sau când nave au dispărut în vecinătatea portului de destinaţie, după cum vom vedea în capitolul următor.

Marile aeronave care au dispărut după incidentul cu *Star Ariei* au urmat acelaşi drum, adică: zborul s-a desfăşurat normal, apoi nimic – şi nu s-au găsit nicio urmă de sfărâmături, pete de ulei, rămăşiţe plutitoare, echipament şi nici aglomerări neobişnuite de rechini nu s-au semnalat.

Avioane mai mici au continuat să dispară şi ele. Nu mai puţin de nouă asemenea avioane s-au evaporat fără urmă în largul coastelor Floridei, în decembrie 1949, număr suficient pentru a alerta organele competente, deoarece semnala existenţa unui pericol în zonă, deşi modul în care s-au petrecut dispariţiile nu a fost acelaşi în toate cazurile.

Avioanele au continuat să dispară *şi* în anii cincizeci. În martie 1950, un U.S. Globemaster a dispărut în partea de nord a Triunghiului pe când se îndrepta spre Irlanda. Pe 2 februarie 1952, un cargou – *British York* – cu 33 de pasageri şi membri de echipaj la bord, a dispărut în partea nordică a Triunghiului pe când zbura spre Jamaica. S-au recepţionat nişte semnale slabe S.O.S., dar s-au întrerupt imediat.

La data de 30 octombrie 1954, un avion al Marinei S.U.A., un *Constellation* cu 44 de pasageri şi membri de echipaj la bord a dispărut pe ruta baza aeronavală Patuxent River, Maryland – Insulele Azore, condiţiile atmosferice fiind bune. Peste 200 de avioane şi nenumărate nave au cercetat mai multe sute de mile pătrate, dar nu au găsit nimic. Ca şi în alte câteva cazuri s-a recepţionat un S.O.S. slab la scurt timp

după dispariţia avionului.

La data de 5 aprilie 1956, un bombardier B-25, transformat în cargou, a dispărut cu patru oameni la bord în zona „Tongue of the Ocean", un canion submarin adânc de o milă, la est de Insula Andros din Arhipelagul Bahamas.

În timpul unei misiuni de patrulare în zona Ber-mudelor a dispărut un hidroavion al Marinei S.U.A. de tipul „Martin Marlin-ţi. S.M.", la data de 9 noiembrie 1956.

Un avion cisternă KB-50, aparţinând Forţelor Se nene ale S.U.A., aflat în zbor de la baza aeriana Langley, Virginia, spre Azore, a dispărut la data d 8 ianuarie 1962, la fel ca şi avionul *Super-Constellation*, în 1954. Ca şi în cazul *Super-Constellation-ulu* s-a recepţionat un mesaj slab radio ce făcea referir la unele dificultăţi neprecizate, apoi nimic – şi, ca şi în cazurile anterioare, nu s-au descoperit rămăşiţe şi nici cauzele dispariţiei nu au fost stabilite. Trebui menţionat că echipajele ambelor avioane aveau! dotare echipament complet de salvare, deci ceea cer s-a întâmplat cu ele s-a petrecut extrem de rapid şi în mod neprevăzut.

Un incident oarecum asemănător cu acela al „Zborului 19" s-a petrecut cu un avion particular ce zbura spre Nassau, Insulele Bahamas, în apropierea Insulei Great Abaco. Cu toate că vremea în acea, dimineaţă era excelentă, pilotul a lansat un S.O.S. comunicând că pluteşte în ceaţă şi nu a fost în stare să-şi precizeze poziţia sau să vadă vreo insulă sub el. În acest caz, avionul nu a dispărut complet pentru că s-a descoperit o bucată de aripă plutind pe apă.

O pierdere dublă s-a petrecut la data de 28 august 1963. Iniţial s-a crezut că este vorba de o dispariţie, dar atunci când s-au descoperit unele rămăşiţe misterul a devenit şi mai adânc. Două avioane cisternă „KC-135", fiecare cu câte patru motoare cu reacţie (primele reactoare

pierdute în Triunghi), plecate de la baza aeriană Homestead, Florida, se aflau în misiune de reaprovizionare cu combustibil când au dispărut la puţin timp după ce şi-au comunicat poziţiile! la 300 de mile sud-vest de Bermuda. Cercetările în tense au localizat câteva rămăşiţe probabile, la 260 de mile sud-vest de Bermuda, iar investigatorii au tras concluzia că cele două avioane s-au ciocnit în aer. Dar câteva zile mai târziu, alte rămăşiţe, presupuse a fi ale celuilalt avion, au fost găsite la o distanţă de 160 de mile de primele resturi de epavă. Dacă s-au ciocnit în aer, şi asta contrar celor susţinute de Forţele Aeriene care au afirmat că ele nu zburau unul lângă celălalt, atunci ceva a separat rămăşiţele mult mai rapid decât ar fi făcut-o curenţii oceanici; iar dacă s-au prăbuşit simultan, care au fost cauzele ce au dereglat aparatele de bord în acelaşi timp la ambele avioane?

În luna următoare, pe 22 septembrie, un C-132 *Cargo Master* a dispărut între Delaware şi Azore. Ultimul mesaj al pilotului spunea că totul este bine şi îşi preciza poziţia la circa 80 de mile sud de coasta Jersey. O acţiune intensă de cercetare, la care au participat avioane şi nave ale Marinei Militare şi Pazei de Coastă, a continuat până la data de 25 septembrie, dar fără nici un-rezultat.

La data de 3 iunie 1965, un avion C-119 *Flying Boxcar*, aflat într-un zbor de rutină de la baza aeriană Homestead spre insula Grand Turk, cu zece membri de echipaj, a dispărut în apropiere de Bahamas. Ultimul mesaj primit de la C-119 preciza poziţia sa la 100 de mile depărtare de destinaţie, sosirea urmând să aibă loc aproximativ după o oră. Acesta a fost ultimul mesaj. După cinci zile şi cinci nopţi de căutări, Paza de Coastă a raportat „rezultate negative", însoţite de obişnuitul comentariu: „Nu avem nicio ipoteză". Ca şi în cazul „Zborului 19" şi al altor dispariţii de avioane, şi

acum au fost interceptate mesaje care după scurt timp au încetat, că-şi când cineva ar fi blocat transmisiunea radio, sau ca atunci câne avioanele se depărtează prea mult. Trebuie menţionai faptul că un alt avion ce zbura pe aceeaşi rută ci avionul dispărut, dar în sens invers, a raportat ci vremea şi vizibilitatea erau bune.

În perioada 1945 – 1965 au dispărut 15 avioane coj merciale, precum şi un număr mare de avioane militare şi particulare. Iar fenomenul nu a dat semn de atenuare.

Evenimente ciudate au însoţit dispariţia lui Caroj lyne Caseio, pilot cu brevet, care, zburând cu un avioj uşor, a dispărut la 7 iunie 1964, împreună cu încă ui pasager aflat la bord, pe ruta Nassau, insula Gram Turk, Bahamas. Când a ajuns la punctul unde, conform calculelor, trebuia să fie insula Grand Turk, a transmis un mesaj radio semnalând că nu-şi poate găsi direcţia şi că survolează în cerc două insule neij dentiţicate, adăugând: „Acolo, jos, nu este nimic" ceva mai târziu: „E vreun mijloc de a ieşi din situat asta?" Ciudat este faptul că martorii de pe Graii Turk au observat la vremea respectivă un avion aş care a survolat în cerc insula cam o jumătate de or după care a dispărut. Însă cum se explică faptul a fost zărit de locuitori, pe când pilotul nu a put vedea clădirile de pe insulă?

Un avion „Chase" YC-122, cu două persoane i bord, zburând de la Palm Beach, Fonda, la Grai Bahama a dispărut la nord-vest de Bimini, la da de 11 ianuarie 1967.

O dispariţie recentă s-a petrecut pe o rută scurl de la Fort Lauderdale la Freeport, pe data de l iun 1973, când un avion „Cesna" 180 s-a volatilizat în preună cu Reno Rigoni şi copilotul Bob Corner, r-s-au găsit rămăşiţe de epavă de-a lungul rutei sa de zbor şi nici nu s-au recepţionat prin radio apeluri de ajutor.

Chiar acum, când această carte a fost dată la tipar, a mai avut loc o dispariţie ciudată, la 900 de mile sud-vest de Azore, unde a fost zărit pentru ultima oară Thomas Gatch (17 februarie 1974) care încerca să traverseze Atlanticul în balon. Marina S.U.A. Şi avioanele au cercetat în zadar o suprafaţă de 223 de mile pătrate, întinderea oceanului şi inconstanţa vânturilor sunt suficiente pentru a explica faptul că balonul a putut fi înghiţit de apă, dar zona în care a dispărut intrigă, punând semne de întrebare.

Pentru fiecare caz în parte au fost avansate ipoteze şi au fost făcute raţionamente diferite. Trebuie să reţinem însă că unele fraze se repetă în rapoartele oficiale, în cărţi şi în articole din presă, între care: „C.A.T". – turbulenţe din senin, „schimbări bruşte de direcţie şi intensitate ale vântului", „aberaţii atmosferice", „anomalii magnetice" şi „deformaţii electromagnetice", care ar putea explica unele dispariţii de avioane; dar sub nicio formă nu pot justifica toate dispariţiile de avioane din zonă.

În timp ce Paza de Coastă şi Marina Militară recunosc existenţa unei zone în care busolele sunt dereglate şi transmisiunile radio ecranate, politica oficială este clar exprimată prin cuvintele căpitanului S.W. Humphrey: „Nu se evidenţiază existenţa vreunei aberaţii atmosferice în această zonă şi nici că ar fi existat în trecut. Avioanele Marinei şi cele de patrulare ale Pazei de Coastă întreprind cu regularitate zboruri în zonă, fără incidente".

În orice caz, frecvenţa dispariţiilor în partea inferioară a Triunghiului Bermudelor, în special în regiunea insulelor Bahamas, a coastei estice a Floridei şi la Florida Keys, a fost bine explicată de regretatul Ivan Sanderson, care a investigat timp de mulţi ani această zonă ca şi altele în care au dispărut nave şi aeronave: „Numărul dispariţiilor este mult mai mare

aici decât în oricare altă parte”.

O observaţie pertinentă a fost făcută de Dale Tit-îer în cartea sa *Wings of Mistery* (Aripile misterelor), care semnalează că până acum a dispărut „o impresionantă flotilă aeriană” într-o zonă atât de mică: „Toate aceste avioane erau pilotate de aviatori cu experienţă şi dirijate de navigatori specializaţi. Toate aveau radiouri şi echipamente de salvare, şi toate au dispărut în condiţii meteo bune”.

El a mai adăugat şi observaţia şocantă că mai toate dispariţiile au avut loc în timpul zilei.

Robert Burgess, un alt cercetător al fenomenelor mării, a scris în cartea sa *Sinkings*, *Salvages and Ship-wrecks* (Scufundări, salvări şi naufragii) următoarele: „Avem motive să credem că un factor cu mult mai însemnat decât întâmplarea este implicat în aceste accidente misterioase”.

A mai adăugat că „indiferent ce se înţelege prin «aberaţie atmosferi că, sau orice altceva, ea se iscă fără veste şi suficient de des pentru a ne alarma”.

Aşa cum am menţionat mai înainte, există îndoieli considerabile cu privire la limitele Triunghiului Ber-mudelor, precum şi la existenţa în fapt a acestuia. A fost descris ca un triunghi cu vârful nordic în Bermuda; ca o zonă în formă de romb gigantic în partea vestică a Atlanticului de nord; ca o arie ce urmăreşte platforma continentală sudică a S.U.A., Golful Mexic şi Antilele, sau ca o zonă primejdioasă elastică ce se întinde din arhipelagul Bahamas până în Florida şi de aici – până în Golful Mexic. Abstracţie făcând de forma pe care o are, această regiune a creat un întreg folclor cu privire la dispariţii, indiferent că este vorba de avioane, nave, iahturi, ambarcaţiuni, submarine sau personalul dispărut de pe navele abandonate. Atribuirea unor puteri misterioase Triunghiului Bermudelor a devenit atât de

răspândită încât de fiecare dată când au loc dispariţii sau accidente, se reiau şi se trec în revistă multe dintre tainele nerezolvate anterior.

Emisiunile TV sau ale radioului pun în discuţie întrebările ascultătorilor, în mod firesc interesaţi, care se gândeau să se aventureze în zonă cu avionul. De regulă, acestor întrebări îngrijorate li se dau răspunsuri liniştitoare, negându-se posibilitatea unor pericole, o dată ce s-au făcut şi se fac atât de multe traversări ale Triunghiului, fără incidente. Agenţiile de voiaj sunt uneori întrebate de călători: „Zburaţi prin Triunghiul Bermudelor?" – o întrebare la care se poate răspunde negativ cu uşurinţă, întrucât limitele acestuia sunt relative. Odată când un avion a avut întârziere, unui pasager impacientat i s-a replicat: „A trebuit să ocolim Triunghiul Bermudelor".

Un alt element liniştitor este dotarea actuală a avioanelor cu mai multe sisteme de siguranţă decât în trecut, cum ar fi sistemul de radionavigaţie DECCA şi sistemul de navigaţie pentru distanţe mari LORAN; până şi avioanele mici au un sistem de direcţionare radio OMNI, care le permite să găsească drumul spre bază chiar şi pe ceaţa cea mai densă.

Dar în ciuda îmbunătăţirilor aduse, incidente neplăcute şi pierderi continuă să se înregistreze în interiorul Triunghiului. Anul trecut, mai multe avioane s-au dezintegrat în mod misterios la mică distanţă de aeroportul din Miami, inclusiv avionul „Lockheed" L-1011, denumit „Zborul 401", care a dispărut la data de 29 decembrie 1972, cu peste 100 de pasageri şi membri ai echipajului la bord. Avionul aparţinea companiei Eastern Airlines. Examinarea condiţiilor în care s-a pierdut „Zborul 401" poate arunca o rază de lumină asupra numeroaselor zboruri dispărute

brusc. Dr. Manson Valentine observă: „Analizând datele disponibile, reiese că *în ultimele 7 sau 8 secunde* ale zborului, avionul a coborât cu o viteză atât de mare, încât nici turnul din Miami, nici piloţii nu au avut timp să-l controleze; toate altimetrele funcţionau şi în condiţii normale piloţii ar fi putut efectua manevrele necesare; această coborâre a fost atât de bruscă (în niciun raport nu se menţionează că ar fi ceva neobişnuit), încât turnul din Miami nu a avut la dispoziţie decât 40 de secunde pentru a o sesiza, practic o singură baleiere a radarului; la cea *de-a doua baleiere* avionul căzuse de la 900 de picioare *la 300 de picioare* (şi s-a constatat că este cu 2000 de picioare în afara culoarului său de zbor). Probabil că deja se zdrobise. Căderea nu poate fi pusă pe seama defectării pilotului automat, a motoarelor sau lipsei de experienţă a pilotului. Trebuie să existe o cauză atmosferică, foarte probabil o anomalie magnetică".

Atunci când avioane şi nave dispar în mod misterios sau când vreun avion se volatilizează în zonă, un număr din ce în ce mai mare de persoane se întreabă dacă pierderile se datorează unor cauze „normale", cum ar fi condiţiile meteorologice nefavorabile, eroarea de pilotaj din pricina oboselii piloţilor, greşelile de navigaţie, defectarea motoarelor, deteriorarea fuselajului etc., sau dacă acea forţă care parcă smulge avioanele din atmosferă şi navele de pe apă mai este încă activă. John Godwin (*This Baffling World*) accepta public această posibilitate şi nota că autorităţile americane şi britanice nu au declarat niciodată oficial Triunghiul Bermudelor ca fiind o zonă de pericol, adăugând: „Dar în mod neoficial experţii marinei şi aviaţiei au recunoscut că este posibil să se confrunte mai degrabă cu un fenomen al mediului înconjurător decât cu un lanţ de defecţiuni tehnice". El mai constată că ceea ce se întâmplă

este la fel de necunoscut oamenilor de azi „aşa cum era puterea radiului pentru alchimiştii din secolul al XV-lea". În continuare mai arăta: „Cu toate că nimeni nu poate afirma cu certitudine că există o legătură între dispariţiile de nave şi cele de avioane… ele s-au petrecut în aceeaşi zonă geografică îngustă".

C? *3*

Cu mult înaintea incidentelor aviatice din anii '40, ca şi după aceea, zona de ocean cuprinsă în Triunghiul Bermudelor – inclusiv Capul Hatteras, coastele Caroainei şi strâmtoarea Florida – era denumită „Cimitirul navelor" sau „Marea navelor pierdute", dar din cu totul alte motive: aici vasele s-au pierdut în condiţii de mare calmă. În interiorul acestei arii, de-a lungul anilor s-au semnalat dispariţii de nave mari fără ca acestea să lanseze semnale S.O.S. Şi fără ca să fie găsite rămăţişe plutitoare sau cadavre omeneşti; însă numai după dispariţia avioanelor din 1945, cercetătorii au început să ia în consideraţie analogia modalităţilor de dispariţie a navelor mari şi mici. Un titlu din revista *Guardian*, ce apare la Manchester, este tipic pentru un anumit gen de reacţii: „Cimitirul din Marea Sargaselor înghite acum, pe lângă nave, şi avioane".

Dispariţia avioanelor a adus Triunghiul Bermudelor în atenţia lumii întregi. Dar de mai bine de 170 de ani, şi probabil încă înainte de a se fi făcut însemnări despre aceste cazuri, nave mari şi mici au dispărut cu echipaje cu tot în Triunghiul Bermudelor (sunt însă cazuri când doar echipajele au dispărut de pe nave). O parte din aceste dezastre marine au trăsături ce amintesc pierderile de avioane, altele însă prezintă particularităţi neobişnuite şi surprinzătoare.

PRINCIPALELE DISPARIŢII DE AVIOANE ÎN

TRIUNGHIUL BERMUDELOR

1.5 decembrie 1945: cinci bombardiere tip TBM *Avengers*, aparţinând Marinei Militare, aflate într-un zbor de antrenament de la baza Fort Lauderdale.

Florida. Echipajul format din 14 membri; două ore de zbor normal; s-au pierdut la aproximativ 225 de mile nord-est de bază.

2.5 decembrie 1945: un hidroavion PBM *Martin*, *cu* un echipaj format din 13 membri, trimis pentru a veni în ajutorul T.B.M.-urilor; după 20 de minute;

legătura radio s-a întrerupt şi avionul a dispărut.

3.1947: Superfort (un avion C-5.4 al armatei

S.U.A.) a dispărut la 100 de mile de Bermuda.

4.29 ianuarie 1948: *Star Tiger*, un avion cu patru motoare, de tip Tudor IV, a pierdut contactul radio la 380 de mile nord-vest de Bermuda; avea 31 de persoane la bord când a dispărut.

5.28 decembrie 1948: DC-3, un *charter* particular.

Pe ruta de la San Juan (Puerto Rico) spre Miami; j

32 de pasageri, plus echipajul.

6.17 ianuarie 1949: *Star Ariei*, aeronavă soră cu:

Star Tiger; zbura de la Londra spre Santiago (Chile), via Bermuda şi Jamaica; legătura radio s-a pierdut la 380 de mile sud-sud-vest de Bermuda pe ruta spre

Kingston.

7. Martie 1950: *Gâobemaster* (avion american); dispărut în apropierea laturii nordice a Triunghiului pe când zbura spre Irlanda.

8.2 februarie 1952: *York Transport* (britanic); dispărut în partea de nord a Triunghiului pe când zbura spre Jamaica, cu 33 de pasageri la bord.

9.30 octombrie 1954: *Super Constellation* (aparţinând

Marinei); s-a volatilizat în partea de nord a
Triunghiului cu 42 de pasageri la bord.
10.9 noiembrie 1956: un hidroavion *Martin* P5M
al Marinei; dispărut cu zece membri ai echipajului la bord, lângă Bermuda.
11.8 ianuarie 1962: un avion-cisternă KC-50, aparţinând Forţelor Aeriene; dispărut pe ruta Langley
Field, Virginia – Azore.
12.28 august 1963: două avioane-cisternă noi, de tipul KC-135, ale Forţelor Aeriene, fiecare din ele cu câte patru motoare; plecate de la baza Homestead.
Florida, în misiune secretă de reaprovizionare în zona
Atlanticului, dispărute la 300 de mile sud-vest de Bermuda.
13.5 iunie 1965: un avion C-119 *Ffying Boxcar*, *zece* oameni la bord; pierdut la sud-vest de Bahamas.
14.5 aprilie 1956: un bombardier B-52, transformat în cargou civil; pierdut în sud-vestul zonei „Tongue of the Ocean"; trei oameni la bord.
15.11 ianuarie 1967: un avion chase YC-122, transformat în cargou; patru persoane la bord; pierdut în zona Gulf Stream-ului, între Palm Beach şi Grand
Bahama, le
16.22 septembrie 1963: un avion C-132 *Cargomaster* s-a „evaporat" în drum spre Azore.
PRINCIPALELE NAVE DISPĂRUTE SAU ABANDONATE ÎN ZONA TRIUNGHIULUI
1.1840: *Rosalie*, navă mare franceză; găsită pe ruta Europa-Havana, în zona Triunghiului, cu pânzele întinse, încărcătura intactă şi nicio persoană la bord.
2. Ianuarie 1880: *Atalanta*, fregată britanică; a plecat din Bermuda spre Anglia cu 290 de pasageri la bord;

dispărută, probabil, lângă Bermuda.

3. Octombrie 1902; *Freya*, navă germană din îemn, cu trei catarge; găsită la puţin timp după plecarea din Manzanillo, Cuba, mult înclinată, cu catargele parţial distruse şi cu ancora atârnând; calendarul căpitanului arăta data de 4 octombrie.

4.4 martie 1918: nava de transport a Marinei

S.U.A., *U.S.S. Cyclops*, lungă de 500 de picioare şi cu un deplasament de 19.000 t.d.w; a plecat pe 4 martie din Barbados spre Norfolk cu 309 pasageri la bord;

vremea era bună; nu s-au transmis mesaje radio; nu s-au găsit rămăşiţe.

5.1924: *Raiuke Maru*, cargou japonez; a cerut ajutor prin radio între insulele Bermuda şi Cuba, apoi a dispărut.

6.1925: S.S. *Cotopaxi*; a dispărut pe ruta dintre

Charleston şi Havana.

7.1931: *Stavenger*, cargou cu un echipaj de 43 de membri; ultima oară a fost reperat lângă Insula Cât.

Bermuda.

8. Aprilie 1932: nava *John and Mary*, cu două catarge; înregistrată la New York; găsită plutind în derivă, abandonată la 50 de mile de Bermuda; pânzele erau strânse şi corpal navei proaspăt vopsit.

9. Martie 1938: *Anglo-Australian*, cargou cu un echipaj de 39 de membri la bord; ultimul mesaj primit de la vest de Azore comunica: „Totul este în ordine”.

10. Februarie 1940: iahtul *Gloria* Colite din St.

Vincent; găsit abandonat; la bord totul era în ordine

200 de mile sud de Mobile, Alabama.

22 octombrie 1944: cargoul cubanez *Rubicon* găsit de Paza de Coastă în Gulf-Stream lângă coasta Floridei; abandonat, cu doar un câine la bord.

12. Ianuarie 1950: S.S. *Sandra*, cargou de 350 de picioare lungime; naviga de la Savanah, Georgia, spre puerto Cabello, Venezuela; transporta 300 t de insecticide; a trecut de St. Augustine, Florida, apoi a dispărut fără urmă.

13. Septembrie 1955: iahtul *Connemaro W* a fost abandonat la 400 de mile sud-vest de Bermuda.

2 februarie 1963: *Marine Sulphur Queen*, cargou de 425 de picioare lungime; dispărut fără să lanseze vreun mesaj; nu s-a găsit nicio epavă; naviga de la

Beaumont, Texas, spre Norfolk, Virginia, cu echipajul complet; ultima oară a fost reperat lângă Dry Tortuga.

14. l iulie 1963: *Sno Boy*, ambarcaţiune de pescuit de 63 de picioare lungime; echipajul format din 40 de membri; naviga de la Kingston, Jamaica, spre Northeast Cay, ce se află la 80 de mile spre sud; a dispărut cu tot echipajul.

15. Decembrie 1967: *Revonoc*, un iaht de curse bun pentru orice fel de vreme, lung de 46 de picioare;

a dispărut pe când se apropia de uscat.

16.24 decembrie 1967: *Witchcraft*, navă mică, particulară; pasagerul şi proprietarul au dispărut pe când nava se afla la o milă de Miami, lângă o geamandură.

17. Aprilie 1970: *Milton îatrides*, cargou aflat în drum spre Capetown, plecat de la New Orleans.

18. Martie 1973: *Anita*, cargou de 20.000 tdw, cu un echipaj format din 32 de membri, navigând de la

Newpqrt News spre Germania.

III. MAREA NAVELOR PIERDUTE

Dispariţiile de nave în interiorul Triunghiului s-a A petrecut într-o regiune a Atlanticului de vest denul mită Marea Sargaselor, o vastă întindere de apă imoj bilă numită astfel din cauza ierbii de mare *Sargasun* care creşte aici din abundenţă. Dacă mai era nevoi de ceva care să amplifice

misterul Triunghiului, aceeaşi ta este Marea Sargaselor, care a constituit un mişte]

Încă de când primii navigatori spanioli şi portughez au întâlnit-o cu 500 de ani în urmă. Dacă mai adăugăm şi faptul că, probabil, fenicienii şi cartaginezi au străbătut-o, atunci marea devine un mister cărei a fost observat cu mii de ani în urmă.

Marea Sargaselor este o regiune *caracterizata*, din am arătat, de prezenţa abundentă a ierbii marin* numită *Sargasum*, care pluteşte fie separat, de *sul* forma unei mase compacte, marcând limitele aceste, mări în cuprinsul oceanului. Când Columb a văzuj atâta iarbă a tras concluzia greşită că se află în apropierea uscatului. Marea Sargaselor este delimitată *h* nord de Gulf-Stream, care îşi continuă scurgerea şi o înconjoară mai întâi spre nord-est, apoi spre est iar la vest şi sud este mărginită de ruta de întoarcere a Gulf-Streamului şi a Curentului Ecuatorial de Nord; ea se întinde, cu aproximaţie, între 37 grade latitudine nordică şi 27 grade latitudine sudică, şi între 75 şi până la 40 de grade longitudine vestică. Sub apele adânci ale mării se întind câmpiile abisale Hatteras şi Nares, abruptul Bermuda râse, numeroşi munţi submarini misterioşi ale căror vârfuri se termină cu platouri ca şi când ar fi fost cândva insule, iar pe latura estică o porţiune din North Atlantic Ridge, un lanţ muntos submarin ce se desfăşoară de la nord spre sud prin mijlocul oceanului; vârfurile cele mai înalte ies la suprafaţă şi formează insulele Azore. Cu alte cuvinte, Marea Sargaselor este o mare imobilă, lipsită de curenţi, cu excepţia celor de la marginea sa; ea se întinde de la distanţa de 200 de mile de Antilele Mari spre Florida şi coastele Atlanticului până *la* aproximativ 200 de mile de ţărm, în apropierea Capului Hatteras, şi apoi spre peninsula Iberică şi Africa până la

lanţul muntos subacvatic North Atlantic Ridge, iar de aici se îndreaptă înapoi către continentul american. În afară de iarba omniprezentă, o altă caracteristică a Mării Sargaselor o constituie calmul total al apelor sale, ceea ce a creat legenda pitorească şi demoralizantă a „Mării navelor pierdute", a „Cimitirului navelor pierdute", şi a „Mării fricii". Această legendă marinărească povesteşte despre o regiune a Atlanticului, un cimitir din toate timpurile, unde vasele sunt prinse şi imobilizate în câmpuri de iarbă şi putrezesc încetul cu încetul, dar manevrate de echipaje de schelete, adică de rămăşiţele nefericiţilor care nu au putut scăpa şi au împărtăşit soarta navelor lor. În această regiune a morţii s-ar găsi vase cu aburi, iahturi, baleniere, clipere, brigantine, corăbii de piraţi şi galioane spaniole pline cu bogăţii. În entuziasmul lor, naratorii adaugă tot felul de nave care în mod sigur putreziseră cu mult înainte de povestirile lor; dintre acestea din urmă enumerăm drakkarele vikingilor cu scheletele vâslaşilor la locurile lor, galerele arabe, triremele romane, navele comerciale feniciene cu ancort de argint şi chiar măreţele nave ale demult dispăruţilor atlanţi, cu prorele acoperite cu plăci de aur toate aceste ambarcaţiuni fiind condamnate să putrezească timp de secole pe o mare nemişcată.

Autorii primelor legende despre Marea Sargaseloi s-ar putea să fi fost navigatorii fenicieni sau cartaginezi, care probabil au străbătut-o cu mii de ani îi urmă, debarcând pe continentul american, după din atestă inscripţiile pe piatră găsite în Brazilia şi S.U.A. tezaurele de monede feniciene descoperite în Azore precum şi cele cartagineze dezgropate în Venezuek şi pe coasta de sud-est a S.U.A., ca şi reprezentărir picturale a ceea ce par să fie vizitatori semiţi sosij în Mexic. Amiralul cartaginez Himilco a făcut, m-am 500

î.Hr., un raport cu privire la iarba şi la lipsa vânturi din Marea Sargaselor: „Nicio briza nu împinj ce nava, atât de leneş şi mort este vântul acestei mi imobile… În apă este foarte multă iarbă – de parc ar fi tufişuri – care împotmoleşte nava… Marea ni este prea adâncă, fundul acesteia abia fiind acopei de un pic de apă… Monştrii marini mişună incontinui încoace şi încolo înotând prin apa imobilă, pe lângs navele care abia se târăsc…”

Amiralului Himilco i se pot ierta exagerările; li urma urmei, fenicienii şi cartaginezii erau interesat] să-i descurajeze pe ceilalţi navigatori de a depăşi Co-j Ioanele lui Hercule (Gibraltar) şi să treacă din diterana în ocean, aceasta pentru a monopoliza merţul favorabil pe care îl practicau cu populaţiile de pe coastele Atlanticului, ale Europei şi Africii, şi poate chiar din zone şi mai îndepărtate. Cartaginezii aveai instituită chiar pedeapsa cu moartea pentru căpitani de nave care ar fi divulgat rutele sau prezenţa lor în Atlantic, ceea ce explică şi pornirea de a scufunda *toate* navele străine ce se găseau în apropiere sau care străbătuseră Gibraltarul.

Alţi scriitori antici au brodat şi ei pe tema rapoartelor vremii, afirmând că adâncimile mici ale apelor Atlanticului s-ar datora scufundării Atlantidei, şi fabulând despre iarba de mare în care se încurcau vâslele şi se împotmoleau galerele. Ca majoritatea legendelor, şi „Marea navelor pierdute” poate avea o bază reală, cu toate că a fost pigmentată cu fantezii şi visuri. Australianul Alan Villiers, un marinar încercat care a navigat toată viaţa, a traversat Marea Sar-gaselor, a întâlnit o navă abandonată în mijlocul ierbii de mare, despre care a spus în cartea sa *Wild Ocean*, 1957 (Oceanul Sălbatic) că dacă un vas ar sta imobilizat din cauza lipsei vântului destulă vreme ca să-şi epuizeze

stocurile de alimente din magazie, atunci în cele din urmă „ar creşte iarbă şi s-ar depune scoici pe navă până când, practic, nu ar mai putea naviga”; iar cariul tropical ar găuri-o până când ar deveni „… o masă putredă, condusă de schelete… care se va scufunda în marea calmă”.

Dintre navele abandonate care au fost întâlnite în timpurile moderne în Marea Sargaselor, unele fuseseră părăsite nu pentru că ar fi fost împiedicate de păienjenişul ierbii, ci din cauza lipsei vântului. Latitudinile care traversează Marea Sargaselor au primit denumirea de „Latitudinile Calului”, căci atunci când spaniolii au rămas imobilizaţi din pricina lipsei vântului şi când rezervele de apă au scăzut, s-au văzut nevoiţi să-şi ucidă caii de luptă şi să-i arunce peste bord, pentru a economisi rezervele de „apă; acest fapt este încă un indiciu al calmului permanent ce domneşte în zonă.

Navele moderne cu motoare nu mai riscă să rămână imobilizate din lipsa vântului, ceea ce face ca dispariţiile de nave să fie şi mai misterioase.

Desigur că *toate* dispariţiile de nave sunt misterioase, mai ales că sunt extrem de rari căpitanii care să rişte pierderea navei lor. Când însă se descifrează soarta unei nave, misterul încetează. Dar nu este cazulf cu dispariţiile petrecute în Marea Sargaselor.

La început, dispariţiile din Marea Sargaselor şi Gulf-Stream au fost puse pe seama condiţiilor atmosferice şi a piraţilor, din cauza încărcăturilor valoroasei pe care acestea le transportau, mai ales galioanele! spaniole. Aceste nave ce plecau din Mexic, Panamá] şi zona în care astăzi se află statul Columbia, sej întâlneau la Havana, de unde porneau mai departe] spre Keys şi Strâmtoarea Florida, unde multe s-ar scufundat din cauza uraganelor şi au

depozitat boţiile pe fundul mării, în beneficiul generaţiilor următoare de scafandri. Altele au fost scufundate de piraţi

Dar navele au continuat să dispară în condiţii de vreme bună şi după ce meseria de pirat a încetat *şi* mai fie un mod de viaţa profitabil, fără a lăsa îi urma lor sfărâmături sau cadavre, de-a lungul coastelor şi a insulelor din Atlanticul de vest; în aniij următori aceste elemente aveau să devină un fapt comun.

Multe dintre dispariţii implică nave ale S.U.A. sauj ale altor ţări, începând cu USS *Insurgent*, în august 1800, cu un echipaj format din 340 de membri, şi terminând cu dezastru] submarinului *Scorpion*, dii cauze necunoscute, cu 99 de marinari la bord, în 1968; aceasta ca să ne oprim la un eveniment major] dar care nu încheie lista dispariţiilor. Totuşi *Scorpion* nu a dispărut, căci el a fost localizat la o adâncime de două mile, la 460 de mile sud-est de Azore.

Alte dispariţii neelucidate de nave în zonă sunt următoarele:

USS *Pickering* a dispărut pe 20 august 1800, cu un echipaj de 90 de membri la bord; plecase din New Castle, Delaware, spre Guadelupa, Indiile de Vest.

USS *Wasp* a dispărut la 9 octombrie 1814, navigând în Marea Caraibilor, cu un echipaj de 140 de membri.

USS *Wild Cat* a dispărut la 28 octombrie 1824, plecat din insula Thompson spre Cuba, cu un echipaj format din 40 de membri.

HMS *Atalanta*. a dispărut în ianuarie 1880, navigând din Bermuda spre Anglia, cu un echipaj la bord format din 290 de marinari, în majoritate cădeţi aflaţi la practică. Marina britanică a organizat o operaţiune masivă de căutare a navei *Atalanta*. Şase nave din flota Canalului Mânecii au primit ordin să avanseze în linie, la o distanţă de câteva mile

una de cealaltă în zona de dispariţie a *Ataâantei*. Ulterior, la cercetări au luat parte şi avioane care au zburat aripă lângă aripă. Cercetările au continuat până în mai, dar fără succes.

USS *Cyclops* a dispărut la 4 martie 1918, în drum spre Norfolk, plecat fiind din Barbados cu 309 membri ai echipajului la bord. Dintre toate cazurile de dispariţie, acesta este cel mai cunoscut şi mai neobişnuit, dacă luăm în consideraţie posibilităţile de comunicaţie ce existau între uscat şi mare, precum şi între nave, în perioada primului război mondial, ca şi alte coincidenţe. La început s-a crezut că *Cyclops* (un cargou, asemănător cu nava USS *Langley*, care a fost mai târziu transformată în portavion) a fost lovit de mină, ori torpilat de un submarin german sau seu fundat de un raid inamic; apoi s-a menţionat posibil]litatea unei revolte de tip „Bounty" la bord, din p cina comportamentului despotic al căpitanului. Alt pur şi simplu au presupus că nava a fost predat) inamicului de către căpitanul de origine germană, car îşi schimbase numele din Wichmann în mai puţin teu tonicul Worley. Pentru unele din aceste presupune existau temeiuri, nâai ales din clipa când *Cyclops* plecând din Barbados – a virat spre sud, în loc d nord, direcţia destinaţiei sale, după care a dispărut brusc. Dar arhivele germane, cercetate ulterior, a relevat că la vremea respectivă în zonă nu se găsea mine sau submarine germane. Şi totuşi, o navă britanică ce purta tot numele de *Cyclops* a fost scufunzi dată de un submarin german în Atlanticul de nordj când a dispărut, USS *Cyclops* transporta minereu d mangan şi de aceea o perioadă de timp după sfârşit războiului s-a bănuit că agenţii germani au plasat bordul navei o bombă cu ceas.

În mod cert cazul *Cyclops* posedă toate elemente! unui film de aventuri – un căpitan german în Măriri Americană, care s-ar putea să fi fost şi dereglat mi tal, o dată ce îşi luase

obiceiul de a se plimba p punte doar în indispensabili şi cu o pălărie pe cât printre pasageri se numărau fostul consul general *i* S.U.A. În Brazilia, trei marinari deţinuţi sub acuzaţi de crimă, plus doi marinari dezertori.

O teorie privind dispariţia lui *Cyclops* (teorie care se pare că a furnizat, în 1973, ideea filmului *Aventuri lui Poseidon*) a fost avansată de viceamiralul M.S. Tisdall, care a publicat-o, bazându-şi opinia pe terj dinţa navelor de a se răsturna. Articolul se intitu!

Oare s-a răsturnat Cyclops? În film, nava se răstoarnă din cauza depozitării defectuoase a mărfii la bord şi a vitezei prea mari pe care o avea în momentul în care a fost lovită de un val. Din câte se ştie, *Cyclops* nu a fost prins într-un uragan, dar e posibil să fi fost izbit de un val de seişă, ceea ce putea provoca răsturnarea şi scufundarea sa, antrenând în vârtej încărcătura şi oamenii.

Cert este faptul că *Cyclops* a dispărut în Triunghiul Bermudelor. Într-o foaie de observaţie a Marinei Militare se spun următoarele despre USS *Cyclops*: „De la plecare (la 4 martie 1918, din Barbados) nu s-a mai ştiut nimic despre navă. Dispariţia acesteia este unul dintre misterele cele mai ciudate din analele Marinei Militare şi toate încercările de a localiza nava s-au soldat cu insuccese… S-au avansat numeroase teorii, dar niciuna satisfăcătoare".

Misterioasa dispariţie a lui *Cyclops* a avut efect asupra evenimentelor ulterioare, ea constituind factorul principal al stabilirii stocurilor strategice naţionale. În timpul dezbaterilor din Congres, dispariţia lui *Cyclops*, cu încărcătura sa de mangan destinată producţiei de război, a fost citată ca argument de bază pentru crearea stocurilor strategice, susţinându-se că S.U.A. nu se pot încrede în rutele maritime pentru aprovizionarea cu materiale strategice în

timp de conflicte internaţionale.

Dintre dispariţiile mai recente, pe timp de pace, a unor nave de război, cazul navei braziliene São *Paolo* este cu totul ieşit din comun. São *Paolo* era destinat dezmembrării şi era tractat de două remorchere oceanice, la sud-vest de Azore. La bord se afla doar un echipaj de supraveghere format din opt membri. A dispărut pe neaşteptate în noaptea de 3 spre 4 octombrie 1951. Din cauza mării agitate, un remor cher a dezlegat cablul, în noaptea de 3 octombri la răsăritul soarelui, în dimineaţa de 4 octombrie, < dată cu calmarea mării s-a constatat că cel de-a doilea remorcher avea cablul tăiat sau rupt, iar *Săi Paolo* dispăruse! în urma operaţiunilor de căutări s-au obţinut rapoarte ciudate: în timpul nopţii şi dimineaţa devreme s-au observat lumini inexplicabile iar avioanele au semnalat forme întunecate la nivehi mării, care însă în scurt timp au dispărut. São *Pa*ol, şi echipajul său nu au mai fost găsiţi niciodată.

Majoritatea celor care comentează întâmplările di Triunghiul Bermudelor se mulţumesc să le prezint ca mistere nedezâegate, cu toate că unii cercetăto serioşi au susţinut că dispariţiile inexplicabile de nav* şi avioane se datorează unor acţiuni inteligente te restre sau extraterestre, consideraţie ce a fost îmbr ţişată de un număr din ce în ce mai mare de obse vatori, probabil din lipsa altor explicaţii logice.

O teorie avansată atât de Ivan Sanderson, cât de dr. Manson Valentine, presupune existenţa am fiinţe inteligente în adâncuri; o altă teorie, mult mi răspândită, formulată în principal de John Spenc el însuşi membru al Forţelor Aeriene timp de ze ani, susţine că extratereştrii vizitează periodic Terr şi răpesc ducând cu ei în spaţiu oameni şi echipa mente pentru a constata gradul nostru de dezvoltar

tehnologică. Ei nu fac încrul acesta pentru a vede cât de avansaţi suntem, ci pentru a constata dacă n cumva am atins un nivel primejdios pentru noi înşiru pe calea pe care mergem, înainte de a reveni asupi acestor teorii în paginile următoare, este interesar de remarcat – ţinând seama de sugestiile privind exi tenta unor laboratoare terestre sau extraterestre spa tiale – aplicabilitatea lor la dispariţia navelor şi, ca urinare, a aeronavelor. Distanţa în timp de la o dispariţie la alta şi între dispariţia unui vas al Marinei şi a unui avion militar, ca şi varietatea ambarcaţiunilor de transport şi de agrement implicate, unele având la bord doar echipajul, altele transportând încărcături speciale, precum şi unele incidente ciudate legate de aceste cazuri au darul să provoace întrebări şi gânduri neliniştitoare, când aprecierile sunt făcute în limitele acestei teorii.

Printre primele corăbii comerciale dispărute în zonă se numără şi vasul francez *Rosalie*, plecat spre Havana în 1840. Totuşi *Rosalie* nu a dispărut, în schimb s-a volatilizat echipajul şi toţi pasagerii (cu excepţia unui canar), nava plutind în derivă cu pânzele întinse şi încărcătura neatinsă.

Dacă aceasta a fost supusă unui atac pirateresc, atunci interesul atacatorilor a fost numai faţă de oameni şi nu pentru navă şi încărcătura sa. Dacă s-ar fi abătut brusc vreo molimă, tot ar fi trebuit să rămână nişte indicii cu privire la pieirea echipajului şi a pasagerilor. (Un exemplu de modul cum o molimă poate aduce o navă în situaţia de derivă este oferit de cazul petrecut în epoca practicării comerţului cu sclavi pe mare. O navă a zărit în Marea Caraibilor un vas de sclavi plutind în derivă. Auzindu-se salutat, căpitanul vasului de sclavi a cerut ajutor. Se pare că o molimă grea se abătuse asupra echipajului, orbind oamenii. Ajutorul le-a fost refuzat şi cealaltă navă s-a grăbit să părăsească zona, lăsând vasul

de sclavi & i voia sorţii).

La data de 26 februarie 1855, *James B. Chester*, l navă cu trei catarge, a fost găsită de *Marathon* plutind fără ţintă în Marea Sargaselor, fără echipaj, dar cu pânzele întinse. Cercetând cabina căpitanului sau şi, sit mese şi scaune răsturnate, iar lucrurile personaj împrăştiate, încărcătura era neatinsă şi bărcile *de a* care la locul lor. Nu erau semne de vărsare de sân sau de luptă. Echipajul pur şi simplu se volatilizaşi ori fusese transbordat, sau sărise peste bord, ceea pare de neconceput. Cei" de pe *Marathon*, care abordat vasul, au semnalat lipsa documentelor de *James B. Chester*, ca şi a busolei.

Un incident de necrezut s-apetrecut în 1881 goeleta americană *Ellen Austin*. În timp ce naviga, vest de Azore, aceasta s-a întâlnit cu o altă goelel abandonată, care după ce a fost abordată s-a dove a fi în perfectă stare, cu velele strânse şi echipamei tele intacte. Căpitanul lui *Ellen Austin*, profitând acalmia existentă, a lăsat un mic echipaj la bordi navei abandonate, înainte ca aceştia să reuşească, manevreze nava, o rafală puternică de vânt a separi goeletele şi abia după două zile nava abandonată putut fi reperată din nou, dar-micul echipaj lăsat, bord dispăruse fără urmă. La insistenţele căpitanul! lui *Ellen Austin*, care a oferit şi un premiu, câţi voluntari s-au lăsat convinşi să formeze un nou ce paj, trecând la bordul navei abandonate, aparent *mii* terioasă şi periculoasă. La puţin timp, s-a pornit nouă rafală de vânt. Din acel moment nici nava aba donată şi nici cel de-al doilea echipaj nu au mai găsite vreodată. Făcând o comparaţie, se poate spu că nava abandonată a avut rolul unei capcane, ia acele rafale de vânt puternice se încadrează perfect în scenariu.

În mod inexplicabil, în zona Triunghiului au ap; rut şi

cu alte ocazii *nave* abandonate. Barcazul gern *Freya*, ce călătorea de la Manzanillo, Cuba, spre poi din Chile, în 1902, a fost găsit abandonat şi înclinat pe o parte, iar filele calendarului de la bord erau rupte până la data de 8 octombrie.

Adevărul este că la acea dată a avut loc un cutremur de pământ în Mexic şi s-a estimat că seismul a generat un val care a măturat echipajul barcazului *freya*, sau a înclinat parţial nava, fapt care poate fi într-o oarecare măsură corect în condiţii de mare calma.

Poveştile despre navele fără echipaje, găsite în Marea Sargaselor sau în zonele învecinate, includ aproape fără excepţie pe *Mary Celeste*, probabil cea mai faimoasă navă abandonată. Incidentul nu s-a petrecut în Marea Sargaselor, cu toate că *Mary Celeste* a trecut la nord de aceasta, în drumul său spre Azore, unde a fost găsită de bricul englez *Dei Gratia* în noiembrie 1872. Comandantul bricului, constatând că *Mary Celeste* navighează dezordonat, a lansat apeluri, dar neprimind răspuns, a abordat-o cu scopul de a încasa prima de salvare. Echipajul care a trecut la bordul lui *Mary Celeste* a constatat că velele erau intacte, iar încărcătura formată din butoaie cu alcool se afla în siguranţă. Rezervele de hrană şi apă erau suficiente, dar cele zece persoane ce ar fi trebuit să fie la bord dispăruseră, inclusiv căpitanul, soţia acestuia şi fetiţa lor. S-au găsit bani, pipe, efecte personale şi chiar jurnalul de bord, dar lipsea sextantul. Cabina principală fusese baricadată de parcă se încercase respingerea unor atacatori.

Această enigmă a fost repovestită şi a făcut obiectul unor anchete şi investigaţii, dar misterul tot nu a fost dezlegat. Dispariţia echipajului a fost explicată în cele mai diverse moduri, cum ar fi: atacurile piraţilor, revolta

marinarilor şi fuga lor după uciderea căpiţanului, teama că încărcătura va exploda, constatar că încărcătura este de contrabandă şi periculoasă, bucnirea unei molime sau răpirea. Compania Lloy din Londra, care a plătit poliţa de asigurare, îndi spre ipoteza că un incendiu de proporţii reduse, is brusc, a speriat echipajul care a părăsit nava; alcoo, a ars la început cu o flăcăruie albăstruie, după e incendiul s-a stins de la sine şi cu tdate efortur sale, echipajul nu a mai fost în stare să revină bord. O altă explicaţie a comportamentului iraţionî ar putea fi prezenţa în pâine a cornului de seca (*claviceps purpurea*]. Această substanţă a mai afecta echipaje şi în trecut, creând o stare de nebunie vio* lentă şi moartea precedată de comportamente iraţionale. O nebunie colectivă ar fi putut duce la abandonarea navei şi ar explica şi alte dispariţii de echipaje.

Harold Wilkins în *Strânge Misteries of Time and Space* (Mistere ciudate ale timpului şi spaţiului) pune în discuţie posibilitatea ca nava să fi fost abordată d persoane deja cunoscute marinarilor, care au elimina; echipajul, apoi au „redescoperit" nava pentru a incas prima de salvare.

Dezvoltând această teorie, Wilkins scoate în evidenţă nepotrivirile dintre declaraţiile căpitanului şi ale echipajului de pe *Dei Gratia*; precizează faptul că *Maty Celeste* şi *Dei Gratia* au fost amarate una lângă alta timp de mai bine de o săptămână în portul New York şi că *Dei Gratia* a pornit în larg la puţină vreme după ce nava ghinionistă pornise în călătorie.

După ce procedurile de încasare a primei de salvare s-au încheiat şi *Mury Celeste* a fost renovată aceasta a plecat din nou în larg, dar la scurt timp şi-a câştigat deloc râvnita reputaţie de „navă ghinio nista", care ac-uce necazuri, distrugere şi moarte celor care navighează pe ea; până când

Gilâman Parker, ultimul ei căpitan, după ce a împărţit cu generozitate băutură echipajului şi a băut şi el vârtos, a făcut-o să eşueze pe *Mary Celeste* pe un recif de lângă Haiti, punând astfel capăt carierei nefericite a vasului.

printre navele părăsite, care nu furnizează niciun indiciu asupra celor petrecute cu ele, se numără şi *care*! *Decring*, ce a eşuat în februarie 1921 pe plaja din Carolina de Nord, fără echipajul care, se pare, a abandonat-o sau a fost ridicat de pe navă, pe când se pregătea să servească masa; nava *John and Mary* a fost găsită abandonată în aprilie 1932 la 50 de mile sud de Bermuda; *Gloria Colite*, un *schooner* de 125 de picioare, a fost găsit abandonat pe mare, la data de 3 februarie 1940; *Rubicon*, o navă cubaneză, a fost găsită părăsită (cu excepţia unui câine flămând) lângă Key Largo, Florida, la 22 octombrie 1944. Ultima adnotare din jurnalul de bord era făcută pe data de 26 septembrie şi menţiona că nava se găseşte în portul Havana. Lipsa bărcilor de salvare sugera faptul că echipajul a părăsit nava în grabă. Ivan Sanderson a remarcat că atunci când un echipaj părăseşte nava îşi ia şi mascota. În cazul acesta se pare că echipajul a fost luat cu forţa, probabil de entităţi care doreau specimene capabile de comunicare orală. Sanderson mai preciza faptul că pe când la bordul navelor abandonate s-au mai descoperit pisici, câini sau canari „… papagalii au dispărut odată cu echipajul", poate pentru faptul că cineva îşi imagina că vorbirea coerentă (sau incoerentă) defineşte speciile dominante ale Terrei.

Echipaje şi pasageri au dispărut în mod frecvent şi de la bordul ambarcaţiunilor mici, care au fost descoperite mai târziu plutind în derivă, aşa cum a fost cazul iahtului *Connemara* /F, găsit la 400 de mi sud-vest de Bermuda, în septembrie 1955, fără pas; geri şi fără echipaj; The

Vagabond, un iaht de metri lungime, care a fost găsit plutind în derivă! perfectă stare, la vest de Azore, *la* data de 6 iuâi 1969, fără căpitanul Wallace P. Williams şi fără ecrtf paj; *Maple Bank* descoperit plutind în derivă la norj de Bermuda, la 30 iunie 1969. Unele ambarcaţiui au dispărut în timp ce efectuau curse relativ scurt* aşa cum s-a întâmplat cu binecunoscutul jocheu *A* Snyder, care a luat câţiva prieteni la bordul navd sale, la Miami, la data de 5 martie 1948, ca să meargă la Sandy Key; ulterior iahtul a fost descoperit, însi călătorii dispăruseră.

Deşi unele mici ambarcaţiuni găsite abandonat pe mare pot avea legătură cu situaţia postrevoluţu nară din Cuba, când unii încercau să fugă şi alţii! urmăreau, există totuşi un caz de dispariţie care ni are nicio legătură cu această situaţie.

Incidentul petrecut cu *Witchcraft* este un exempij de dispariţie fulgerătoare a unei ambarcaţiuni mici nu numai în apropierea portului, dar şi în timp ce şi afla în apropierea unei geamanduri din port. Dai Burack, proprietarul lui *Witchcraft*, *care era* considera „de nescufundat", l-a invitat pe preotul Pat Hogai să privească împreună, din larg, cum este lumina Miami, cu prilejul Crăciunului anului 1967. Au înainta; cam o milă şi s-au oprit la geamadura nr. 7. De aic Burack a lansat un apel de ajutor şi a comunica coordonatele exacte ale ambarcaţiunii. O navă a Paze de Coastă a ajuns la geamandură în douăzeci de minute, dar nu mai era nicio urmă din *Witchcraft*. Când căutările au fost suspendate, un purtător de cuvânt al pazei de Coastă a declarat: „Presupunem că au dispăntr – dar nu pierduţi pe mare".

Lista cu cargourile, navele de pescuit şi cele de agrement care au dispărut cu echipaje cu tot este impresionantă. Majoritatea dispariţiilor s-au petrecut pe

vreme frumoasă şi nu au lăsat în urmă rămăşiţe, pete de ulei, bărci sau veste de salvare (cu o singură excepţie) şi nici cadavre pe mare sau împinse de curenţi pe plaje. Ca şi avioanele dispărute, navele nu au lansat, în marea lor majoritate, semnale S.O.S. Şi nici nu au raportat nimic deosebit în timpul transmisiunilor radio.

Printre aceste nave se numără *Cotopaxi*, un cargou plecat din Charleston spre Havana în 1925; *Suduffco*, un cargou, navigând la sud de Port Newark, în 1926; *Stavenger*, dispărut în 1931, cu 43 de persoane la bord, care a fost localizat ultima oară la sud de Cât Island; cargoul *Anglo-Australian*, în martie 1938, cu 39 de membri ai echipajului la bord, care a transmis prin radio: „Totul este în regulă", pe când depăşea Azo-rele, îndreptându-se spre vest.

Un ultim mesaj spectaculos a fost recepţionat de la cargoul japonez *Raiuke Maru*, lansat – după câte se pare – chiar în momentul dispariţiei sale între insulele Bahamas şi Cuba, în iarna anului 1924. Me-sajul-radio era un apel de ajutor neobişnuit: „Pericolul este ca un pumnal acum… Veniţi repede… Nu putem scăpa…", dar nu se preciza ce era acel „pumnal". Dacă pericolul ar fi fost o furtună neaşteptată sau o tornadă marină, telegrafistul ar fi dat informaţiile necesare care să ajute la operaţiunile de salvare, şi nu ar fi făcut comparaţii fanteziste.

Pentru navele dispărute în timpul războiului, în Atlantic, au existat suficiente explicaţii, cum ar fi minele, submarinele, bombele sau sabotajele – dar după război navele mari au continuat să dispară

Triunghi. Cargoul *Sandra*, plecat din Savannah's
Puerto Cabello, transportând insecticide, a depăşit
Augustine, Florida, pe vreme bună, după care co.
tactul radio s-a întrerupt şi nu a mai putut fi restabi

vreodată; dispariţia s-a petrecut în iunie 1950. În e zul lui SS *Sandra*, ca şi în alte cazuri ce implică na americane, aceasta a dispărut pe când se afla în apr pierea uscatului. Vasul de pescuit *Sno Boy*, cu 40

persoane la bord, a dispărut fără urmă în 1963, în;

Kingston, Jamaica şi Northeast Cay. Dintre numeroasele nave de agrement ce au di părut în zonă (în medie cam una pe lună), discu şi comentarii deosebite a stârnit cazul navei *Revonot* un iaht de cursă lungă, de 46 de picioare lungim care câştigase premii în cursa Newport-Bermud dispărut între Key West şi Fort Lauderdale, în pei noada dintre Crăciunul şi Anul Nou 1967 (după cura am văzut, aceasta este o perioadă fatală pentru nave); În primul rând pentru că iahtul fusese proiectat's navigheze pe orice fel de vreme. Apoi, proprietar şi căpitanul vasului, Conover (citit invers obţinem ni mele navei *Revonoc*), un marinar excelent, comanda al Escadrilei „Cruising Club of America" era un n vigator „mult prea bun" ca să păţească un accide pe o distanţă atât de scurtă. În orice caz, pentru naviga în apropierea uscatului, ceva rămăşiţe ar trebuit să se descopere pe plajă sau prinse între n cifuri. În încercarea de a da o explicaţie logică di pariţiei iahtului *Revonoc*, comentatorul sportiv al zi, rului *Herald Tribune* din New York a sugerat ipote unui cargou ce se găsea în zonă la vremea respectiv care pur şi simplu a trecut peste iaht în timpul nopţii trimiţându-l la fund cu tot echipajul, fără să rămână vreo urmă.

Cu mai bine de o jumătate de secol înaintea dispariţiei lui *Rewnoc*, alt marinar binecunoscut, Joshua Slocum, primul om care a călătorit singur în jurul lumii, a pornit în cel de-al doilea voiaj, în anul 1909, cu iola sa de 37 de picioare, botezată *The Spray*. S-a raportat intrarea sa în Triunghi,

navigând la sud de Miami, iar la scurt timp a dispărut pentru totdeauna. De bună seamă, dispariţia unor ambarcaţiuni de dimensiune mică şi mijlocie poate fi pusă pe seama condiţiilor atmosferice, mai ales iarna când masele de aer arctic se întâlnesc cu cele calde de la tropice. Acesta ar putea fi cazul goeletei *Windfall* (56 de picioare lungime, dispărută lângă Bermuda, în 1962); al lui *Evangeline*, de 55 de picioare lungime (dispărută pe ruta Miami – Bahamas, în 1962) sau al navei de 58 de picioare lungime, *Enchantress* (dispărută în 1946 pe ruta dintre Charleston şi St. Thomas), ori, în fine, cazul lui *Dancing Feather*, o navă lungă de 36 de picioare (dispărută între Nassau şi Carolina de Nord, în 1964); dispariţiile acestea au avut loc iarna când se iscă valuri mari din cauza furtunilor neaşteptate, care ar fi putut scufunda navele înainte ca ele să poată transmite vreun mesaj radio. Dar aceasta nu este o explicaţie valabilă pentru dispariţiile de nave pe mare calmă sau când e vorba de cargouri uriaşe.

Pierderea cargoului *Marine Sulphur Queen*, lung de 425 de picioare şi cu un echipaj format din 39 de membri, în jurul datei de 2 februarie 1963, şochează prin dimensiunile vasului pierdut. Acesta plecase din Beaumont, Texas, spre Norfolk, Virginia, cu o încărcătură de 1500 t. de sulf topit, transportat în butoaie metalice. Vremea era bună. Ultima oară a fost re perat lângă Dry Tortuga, în Golful Mexic, zona cai este în sau lângă Triunghi, în funcţie de elasticitate limiteior luate în consideraţie.

În mod paradoxal, dispariţia navei nu a fost şes)zată de proprietarii ei, ci de o agenţie de navigaţi în urma unui lanţ de fapte neobişnuite. Unul dintr marinarii de pe *Marine Sulphur Queen* a făcut trai zaciii bursiere cu grâne înaintea plecării navei, ceea ce a implicat un contact strâns cu un misit, prin cai a plasat o comandă de „cumpărare”. Agentul a

exef cutat dispoziţia şi i-a tetegrafiat acestuia pentru îl formare. Văzând că nu primeşte răspunsul de confii mare, agenţia s-a adresat proprietarilor fără a menţioj na că nu poate lua legătura cu nava. Acesta a fos) primul element care a dus la constatarea că ceva este în regulă şi a declanşat cercetările Pazei de Coas la pe data de 6 februarie, rămase, din păcate, făi rezultate. Avioanele şi navele au „pieptănat" zona la coastele Virginiei până la Golful Mexic. Cu *toatţ* că operaţiunile de cercetare au fost întrerupte pe dat de 15 februarie, marina a făcut cunoscut faptul *ct* s-a găsit o vestă de salvare de pe *Marine Sulphi Queen* la 15 mile sud de Key West, fapt ce a declanşa] o nouă vânătoare, dar tot ce s-a găsit a fost încă vestă de salvare. Investigaţiile efectuate au luat îi consideraţie o gamă largă de posibilităţi: explozia fului, răsturnarea navei, izbirea de o altă navă şi chii capturarea ei de către cubanezi. O comisie de inve; tigaţie a Marinei menţiona că *Marine Sulphur Queet* „a dispărut pe mare fără să transmită vreun mes; de pericol", dar nu a dat nicio explicaţie cu privind la motivul dezastrului.

Poveştile despre Triunghi au fost din nou readusa la ordinea zilei când submarinul USS *Scorpion* cu 94 de marinari la bord nu s-a mai întors în portul Norfolk, Virginia, la data de 21 mai 1965, pe când se afla la 250 de mile vest de Azore. La data de 5 iunie submarinul a fost declarat pierdut, dar după mai multe luni o navă oceanografică a localizat o epavă la 460 de mile sud de Azore, la o adâncime de peste 0.000 de picioare. Deoarece fotografiile submarine au stabilit că este vorba de *Scorpion*, nu se poate spune că a dispărut, cu toate că nu s-au putut stabili motivele dezastrului, care a avut loc lângă Marea Sargaselor. Dacă într-adevăr există o voinţă raţională în spatele dispariţiilor din zona Triunghiului Bermu – delor, după cum ne

sugerează o serie de cercetători ai fenomenului, atunci dispariţia sau pierderea unor submarine atomice nu poate fi pusă numai pe seama unor defecţiuni ale echipamentelor.

Dacă zona de dispariţie a navelor este extinsă şi asupra Golfului Mexic, aşa cum ne propune John Spencer, atunci ar trebui luată în consideraţie şi dispariţia unei alte nave, în anul 1966, Este vorba de remorcherul *Southern Cities*, lung de 67 de picioare, care a părăsit portul Freeport, Texas, la data de 29 octombrie 1966, remorcând o barjă de 210 picioare lungime. Când *Southern Cities* nu a mai stabilit legătura sa zilnică prin radio, s-a declanşat o căutare aeriană care a localizat barja cu încărcătura sa de produse chimice intactă şi cablul de remorcare în bună stare, dar nici urmă de remorcher sau echipaj. Un extras din raportul comisiei de anchetă se potriveşte la toate cazurile de dispariţii de avioane sau nave: „… faptul că vasul nu a transmis niciun mesaj radio de ajutor justifică ideea că pierderea s-a petrecut atât de repede încât a făcut imposibilă stabilirea unei legături radio”.

Dispariţiile recente includ pe *Itacha Island*, în ni iembrie 1968, pe când transporta mărfuri de la No: fo’ Jk ia Manchester; *Milton fatrides*, în aprilie 1970, plecat din New Orleans spre Capetown cu o încărcătură de *ulei vegetal* şi sodă caustică; *Arma*, un cargou de 20.000 tdw, cu un echipaj format din 32 de membri, ce pornise din Newport News, în martie 1973, cu o încărcătură de cărbuni pentru Germania şi des –, pre care nu s-a mai auzit nimic. După o investigaţie aprofundată s-a stabilit că *Anita* a dispărut în mod? inexplicabil, iar Compania Lloyd’s din Londra a plătit 3.000.000 dolari proprietarilor navei.

Nava soră a *Anitei*, *Norse Variant*, care a plec cu două ore mai devreme, a transmis prin radio e se scufundă la 150

de mile sud-est de Cape Mă s-a crezut la început că întreg echipajul a pierit, da o persoană s-a salvat agăţându-se de un capac de cală din lemn. El a relatat că vasul s-a scufundat în câteva minute; din senin s-a pornit un vânt extrem de puternic care a măturat ce se afla la bord. Brusc, apele mării au acoperit nava care s-a scufundat cu repeziciune.

Având în vedere diversitatea încărcăturilor, se pare că nu există o legătură între ele şi dispariţie, cum a fi de exemplu cazul cu actele de piraterie. Dispariţiil par să fie la întâmplare, dar ele au loc în aceeaşi: zona.

Comentând pierderile de nave şi avioane din Tri unghi, un ofiţer de informaţii al Marinei Militare S.U.A., a emis părerea personală care, cu toate că este neoficială, este larg acceptată: „Este un mister real. Nimeni din Marină nu tratează cu uşurinţă acest lucru. Noi am ştiut de la bun început că există ceva ciudat cu acest Triunghi ai Bermudelor. Dar nimeni nu a descoperit despre ce este vorba. Parcă toate navele au fost brusc învăluite cu un soi de reţea de camuflaj electronic".

Cu mici excepţii, toate incidentele s-au produs în Marea Sargaselor sau în imediata apropiere a coastelor sale. Ivan Sanderson atrage atenţia asupra necesităţii de a concentra cercetările în zona unde s-a petrecut orice incident „bătător la ochi", dar totodată comentează aspectele agravante ale faptului că: „… majoritatea dispariţiilor de avioane şi de nave din vechime… s-au petrecut în această zonă misterioasă, romboidală…"

Pare o ironie coincidenţa că regiunea respectivă, temută din vremurile cele mai vechi şi vestită prin legende cu mult înaintea descoperirii ei oficiale, iar mai târziu cunoscută timp de sute de ani ca o „mare a nenorocirilor", a trebuit să-şi păstreze aura sinistră şi misterioasă până în era

cercetărilor spaţiale, făcând legătura între individualităţi aflate la polii opuşi ai spectrului explorărilor – Columb şi astronauţii de pe Apollo 12.

Columb, la bordul navei *Santa Maria*, a fost primul explorator cunoscut de noi care a remarcat ciudata strălucire a mării, apa albă luminoasă în apropiere de Insulele Bahamas, lângă latura vestică a Mării Sargaselor; el a făcut aceste observaţii în timpul primei sale călătorii la data de 11 octombrie 1492, la două ore după apusul soarelui; iar astronauţii au semnalat dârele din apă ca fiind ultimele lumini vizibile pe Terra. Acestui fenomen i s-au dat cele mai diverse interpretări, cum ar fi: marea agitată de peşti fosforescenţi, bancuri de peşti sau alte materii organice, te" Dar oricare i-ar fi originea, lumina este vizibilă & suprafaţa apei ca şi, în special, din atmosferă.

În timpul primei călătorii a lui Columb au r avut loc şi alte incidente misterioase care şi asta constituie sursă de discuţii şi de întrebări în legătui cu zona Triunghiului.

La data de 15 septembrie 1492, pe când se a în regiunea vestică a Mării Sargaselor, Columb şi ce pajul său, care era din ce în ce mai agitat, au obser o sferă imensă de foc brăzdând cerul şi căzând i ocean. Câteva zile mai târziu unii membri ai echipa;! jului au fost îngroziţi de o defecţiune ce a scos diif funcţiune busola, o prefigurare a anomaliilor electromagnetice care încă afectează navigaţia aeriană şi na vată din interiorul Triunghiului.

Un alt mister legat de Marea Sargaselor, care intrigat pe observatorii antici şi care intrigă acum *p* cei contemporani, se referă la înmulţirea anghileâo Aristotel (384 – 322 î.Hr.) a fost primul naturalist caj a pus în discuţie modul ciudat de înmulire a anghlelor europene, singurele pe care el le cunoştea. Li vremea aceea, el ştia că anghilele îşi

părăsesc iazurile „lacurile, pâraiele sau micile râuri, înotând spre râurile mari care se vărsau în mare. Abia după 2500 de ani cercetătorul danez Schmidt a descoperit unde se duceau acestea.

Anghilele adulte urmează cursurile apelor ce se varsă în Oceanul Atlantic, unde ele se adună într-un banc imens care înoată încet dar sigur, timp de aproape patru luni, urmate şi urmărite de stoluri de pescăruşi vânători, de rechini hămesiţi, până când ajung într-un punct din Marea Sargaselor. Aici se opresc şi îşi depun icrele la o adâncime considerabilă. Apoi adulţii mor, iar anghilele nou-născute îşi încep călătoria înapoi spre Europa, timp de circa doi ani, duse de Gulf Stream.

Comportamentul anghilelor americane este asemănător; ele urmează acelaşi drum, dar în sens invers, înotând spre est unde se întâlnesc cu anghilele europene în adâncurile Mării Sargaselor, după care progeniturile tinere se reîntorc în locurile lor de baştină din America.

Acest comportament deosebit al anghilelor, ca şi capacitatea de a memora locul ancestral de reproducere, a dus la elaborarea unor teorii extrem deinte – restante; una dintre ele avansează ideea că locul iniţial de reproducere al anghilelor a fost un fluviu de pe un continent care a existat cândva în Atlantic, în apropierea Mării Sargaselor; continentul este acum scufundat la mii de picioare adâncime, dar anghilele vin să-şi caute locurile de obârşie. S-a sugerat chiar că ierburile din Marea Sargaselor sunt rămăşiţele vegetaţiei continentului Atlantida, adaptate la condiţiile submarine. Conform legendelor, acest continent s-a scufundat brusc, înecând păduri luxuriante şi suprafeţe de teren bogate în verdeaţă şi grâne.

Dar dintre toate misterele care învăluie Marea

Sargaselor, cel mai intrigant rămâne acela al dispariţiilor de nave şi avioane, mai ales că zona este străbătută zilnic de acestea. Se prea poate să existe o explicaţie logică pentru fiecare dispariţie în parte şi că termenii vehiculaţi – ca „aberaţii atmosferice”, „găuri în cer”, „dezintegrare din cauza unor turbulenţe inexplicabile”, „capcane ale cerului”, „perturbaţii gravitaţionale”, precum şi implicarea unor forţe necunoscute în capturarea de avioane şi nave mari sau mici, – să nu fie decât nişte încercări de a explica inexplicabilul.

Şi totuşi, mai este un element ce face parte integrantă din mister – unul nou şi neaşteptat. În cazurile de dispariţii din Triunghi, nu numai că nu au existaţi supravieţuitori, dar nu s-a recuperat nici măcar ujţ singur cadavru din marele număr de victime. Totuşi, în ultimii ani, odată cu răspândirea legendei Triunghiului Bennudetor, unii piloţi şi marinari au renunţat la reticenţa lor de a povesti întâmplările ciudate situaţiile întâmpinate din care ei înşişi s-au salvat.

considerare a unora din aceste povestiri ar putea creiona un posibil model care să explice cum (dacă n şi, de ce) s-au petrecut unele dintre aceste dispariţ.

IV. UNII CARE AU SCĂPAT

În cartea sa *Invisible Horizons* (Orizonturi invizibile), un compendiu al misterelor mărilor, Vincent Gaddis povesteşte, într-o secţiune specială dedicată Triunghiului Bermudelor („Triunghiul Morţii”), că la scurt timp după ce a publicat originalul său articol, în 1964, (articol prin care se pare că a botezat zona cu numele menţionat în titâu), a primit o scrisoare de la un fost pilot pe nume Dick Stern, care conţinea informaţii pertinente şi surprinzătoare. Stern scria că pe la sfârşitul anului 1944 a luat parte la un zbor cu destinaţia Italia. Era vorba de o escadrilă formată din şapte bombardiere; cam la 300 de mile distanţă de Bermuda,

avionul său s-a confruntat cu o turbulenţă atât de neaşteptată şi de violentă încât a trebuit să se reîntoarcă în Statele Unite. Când s-a petrecut acest eveniment, vremea era bună şi se puteau vedea stelele, dar turbulenţa a făcut ca avionul să se răstoarne şi să cadă în picaj atât de violent încât echipajul s-a trezit aruncat în tavan. Avionul a pierdut atât de multă înălţime încât era cât pe ce să se prăbuşească în mare. Când s-a reîntors la bază a aflat că din întreaga escadrilă de şapte avioane nu se înapoiase decât unul singur în afară de ai său, că nu s-a putut stabiîi contactul-radio cu celelalte aparate şi că nu s-au găsit supravieţuitori sau rămăşiţe ale avioanelor.

Acest incident ce a avut loc cu un an *înaintea* dis riţiei „Zborului 19", tot în Juna decembrie, nu a fel socotit printre pierderile neobişnuite, deoarece ei; 1 război şi nu i s-a făcut niciun fel de publicitate.

La câţiva ani după încheierea războiului, Stern şi soia sa se aflau în drum spre Nassau, plecaţi fiind din Bermuda, când un fapt oarecum similar s-a pe trecut în pLină zi cu avionul în care călătoreau. Că e{ coincidenţă ciudată, în acel moment doamna Stern discuta tocmai despre incidentul anterior. Brusc, avio, nul se prăbuşi în gol şi mâncarea ce fusese servită pasagerilor zbură în tavan; avionul se zguduia cumpiii, A continuat să se zdruncine *şi să* se prăbuşească în gol timp de un sfert de oră.

Acest fenomen poate fi un exemplu de „turbulenţă din senin", care dacă ar fi fost mai puternică sau din durată mai mare ar fi rupt avionul şi i-ar fi împrăştia rămăşiţele în mare. În orice caz, Dick Stern s-a cor, fruntat de două ori cu acelaşi fenomen, aproape în acelaşi loc din Triunghi, supravieţuind încercărilor la care a fost supus.

Joe Talley, căpitanul unui vas de pescuit, *Wild & oos e*,

s-a confruntat cu un alt fenomen, care nu i-a fost fatal. Este vorba de propria sa ambarcaţiune care era remorcată pe mare de către alt vas. Experienţa trăită de el s-a petrecut în zona „Tongue of the Ocean", cunoscută prin marea sa adâncime, lângă insulele Bahamas, nu departe de Bahama Banks; aceasta arie relativ restrânsă ca suprafaţă are adâncimi de mii de picioare, fiind vorba de o zonă de prăbuşire abruptă, la est de insula Andros, unde au avut loc multe dispariţii.

Vasul căpitanului Talley, lung de 65 de picioare, l CA.T.

— Clear Air Turbulence.

era destinat pescuitului rechinilor şi trebuia să fie refliorcat de nava *Caicos Trader* la sud de zona „Ton-2 ue of the Ocean". Vremea era bună, cu un vânt ce bătea uşor din sud-vest Ambele nave se apropiau de secţiunea sudică a zonei sus-amintită, unde există un canion submarin care iese la suprafaţa apei sub forma unui imens crater cu un diametru de 40 de mile, Recifele şi lanţul insulelor Exhuma, ce se află la est, protejează zona „Tongue of the Ocean", de mareeie prea înalte stârnite de vânturile care bat încontinuu spre ecuator. Era noapte şi căpitanul Talley dormea în cabina lui când a fost trezit brusc de un val de apă ce s-a abătut asupra sa. Instinctiv, a apucat o vestă de salvare şi s-a strecurat printr-un hublou. Pe când se lupta să iasă din cabină a constatat că se află sub apă, dar a găsit o parâmă şi, urmându-i traseul, a izbutit să ajungă la suprafaţă, în clipa când ieşea din cabină se pare că el se afla deja la o adâncime de 40 – 50 de picioare. Ajuns la suprafaţă a constatat că nava *Caicos Trader* îşi continuase drumul fără el Uriaşa forţă care trăgea sub apă vasul *Wild Goose* ameninţa să răstoarne şi pe *Caicos Trader* din cauza parâmei de remorcare, determinând echipajul să o taie şi să părăsească în grabă zona; dar a

revenit ca să vadă dacă nu cumva căpitanul Talley a scăpat prin vreo minune. Echipajul remorcherului a fost martor la scufundarea vasului *Wild Goose* care a fost tras la fund ca şi cânş ar fi fost „prins într-un vârtej de apă”.

După vreo jumătate de oră, tocmai când era gata să se înece, căpitanul Talley şi-a auzit numele strigat prin megafon de pe nava *Caicos Trader*, care se înapoia ca să-l caute. A putut să răspundă şi a fost pescuit. Având în vedere că majoritatea comandanţilor sunt familiarizaţi cu pierderile inexplicabile de nave ca urmare a defectării busolelor sau radiourilor, s-a procedat la o investigaţie privind comportamentul busolelor în timpul incidentului. S-a aflat că timonierul fixase cursul, dar nu se găsea lângă timonă în clipa când a avut loc incidentul, deci nu se putea spune dacă se produsese vreo deficienţă de ordin mecanic.

Şi alte vase au pierdut ambarcaţiunile pe care le remorcau în această zonă, unele dispărând cu echipaj cu tot. În unele situaţii, ceva ce părea a fi o ceaţă a acoperit vasul aflat la remorcă, în timp ce pe remorcher s-au constatat dereglări ale busolei şi defecţiuni ale echipamentului electric. Se pune întrebarea de ce asemenea incidente au fost semnalate numai de remorcherele ce tractau alte vase, iar navele ce navigau izolat nu au raportat nimic? Poate pentru că acestea din urmă pur şi simplu dispar fără martori, pe când remorcherele se află destul de aproape – la o lungime de parâmă – şi pot observa ce se întâmplă.

Aventura trăită de căpitanul Don Henry, în 1966, ne oferă o reprezentare grafică a ceea ce vrea să însemne „lupta cu odgonul”, între un remorcher şi o forţă neidentificată, conştientă sau inconştientă, ce tinde să acapareze barja.

Căpitanul Henry este proprietarul companiei salvamar „Şea Phantom Exploration Co.”, cu sediul la Miami, şi are

mulţi ani de experienţă în calitate de căpitan navigator şi scafandru. Este în vârstă de aproximativ 56 de ani, are un trup masiv, cu piept puternic, braţe scurte şi vânjoase, cum se cuvine să aibă scafandrii de profesie. Lasă impresia de moliciune, dar se mişcă surprinzător de iute pentru un om cu gabaritul său. Ochii, obişnuiţi să scruteze marea, sunt sinceri şi pătrunzători. Siguranţa cu care povesteşte şi detaliile pe care şi le reaminteşte ne îndreptăţesc să-l lăsăm pe căpitanul Henry să povestească cele întâmplate cu propriile sale cuvinte pe care le-am notat în cadrul unei conversaţii despre barja dispărută: „Ne întorceam de la Puerto Rico spre Fort Lauderdale. Remorcam de trei zile o barjă goala a cărei încărcătură fusese nitratul de petrol. Ne aflam la bordul lui *Good News*, un remorcher de 62 de picioare lungime şi cu motoare de 2000 C.P. Barja pe care o remorcam cântărea 2500 t şi se afla la capătul unei parâme lungi de 1.000 de picioare. Navigam în zona «Tongue of the Ocean», după ce trecusem prin lanţul insulelor Exhuma. Adâncimea apei era de 600 «fathoms». Era o după-amiază cu vreme bună şi cer limpede. Mă dusesem în cabina mea situată în partea din spate a punţii, dar după câteva minute am auzit un vacarm nemaipomenit. Am ieşit pe punte şi am urlat: «Ce naiba faceţi acolo?» Primul lucru la care m-am uitat a fost busola care se învârtea în sensul acelor de ceasornic.”Nu era niciun motiv să se întâmple lucrul acesta – am auzit că singurul loc unde se mai petrece aşa ceva este râul St. Law-rence din Kingston, unde busolele o iau razna din cauza zăcămintelor de fier de pe fundul apei, sau poate că e un meteorit acolo. Nu ştiam ce s-a întâmplat, dar eram sigur că trebuie să fie ceva serios. Apa părea că se năpusteşte din toate direcţiile. Orizontul dispăruse – nu puteam vedea unde se găsea orizontul – apa, cerul şi

orizontul erau toate amestecate. Nu puteam vedea unde ne aflam. Acel ceva care se petrecea ne furase, prădase sau împrumutase toată forţa din generatoare. Toate echipamentele şi aparatele încetaseră să mai producă energie electrică.

Generatoarele funcţionau, însă nu mai produceau energie. S-a încercat pornirea unui generator auxiliar, fără succes. Eram îngrijorat de barjă. Fărâma era încordată, dar nu puteam vedea remorca. Părea învăluită într-un nor, iar valurile din jur păreau să fie mai brizante decât în celelalte zone.

Am pornit cu toată viteza înainte. Nu vedeam unde mergem, dar voiam să ies de acolo cât mai repede cu putinţă! Ceva parcă încerca să ne tragă înapoi, dar nu reuşea să o facă.

Când am scăpat de acolo, parcă ieşisem dintr-o pâclă deasă. Afară, parâma era perfect întinsă – ca în şmecheria aceea cu frânghia fachirului indian – însă la celălalt capăt nu se vedea nimic pentru că totul era învăluit într-o ceaţă de nepătruns. Am alergat pe puntea principală şi am tras. Blestemata de barjă a ieşit din pâclă, dar în nicio altă parte nu exista urmă de ceaţă. De fapt, puteam vedea până la o distanţă de unsprezece mile. În zona ceţoasă în care se afla barjă apa era agitată, cu toate că valurile nu erau mari. Numiţi-mă cum doriţi – erou sau nebun – dar nu m-am gândit măcar să mă înapoiez ca să văd ce anume era acolo…

Vi s-a întâmplat ca două persoane să tragă de braţele voastre în direcţii opuse? Am încercat senzaţia că ne găseam într-un loc sau un punct unde cineva sau ceva voia să fim, că cineva sau ceva nu voia să fim în altă parte decât acolo unde ne duceam”.

ÎNTREBARE: – *Aţi văzut o pâclă verzuie spre orizont*?

RĂSPUNS: – Nu, era lăptoasă. Asta este tot ce vă pot spune. Nu mă interesau culorile. Ulterior a trebuit să încărcăm toţi acumulatorii. A trebuit să arunc 50 de baterii pentru reflectoare.

I.

— *V-aţi gândit la Triunghiul Bermudelor*?

R.

— Da. A fost singurul lucru la care m-am putut gândi. Mi-am zis: Dumnezeule! Şi eu voi ajunge o cifră statistică?

I.

— *Aţi mai trăit vreo experienţă de acest fel*?

R.

— Nu. Am auzit însă că sunt alţii care au trecut prin asemenea păţanie şi că un remorcher a fost pierdut cu oameni cu tot. Pentru mine a fost unica experienţă de genul acesta. Dar şi una singură e de ajuns".

Jim Richardson, fost pilot în Marina Militară, este la ora actuală preşedintele lui „Chalk Air Ferry Ser-yvice" care asigură legătura dintre aeroportul Opa-îAocka din Miami cu Bimini şi alte puncte din insulele Bahamas. Ca preşedinte al celei mai importante linii aeriene civile din zonă şi promontoriul al insulei Bimini, el are o atitudine de neimplicare în problema aşa-zisului pericol reprezentat de Triunghiul Bermudelor. El exprimă reacţia localnicilor faţă de legendă când spune cu francheţea pilotului: „Oamenii nu discută despre aşa ceva. Ei ar spune că ţi-ai ieşit din minţi".

— Totuşi şi el a constatat „aberaţii" magnetice şi electronice în cursul numeroaselor sale deplasări spre insulele Bahamas, într-o dimineaţă devreme, pe când zbura de la Florida la Turks Islands, însoţit de fiul său, busola s-a dereglat brusc, acul său începând să se rotească de la stânga

spre dreapta. Atunci l-a întrebat pe fiul său: „Ce s-a întâmplat?”, iar acesta i-a răspuns cu seninătate: „Survolăm insula Andros”. El a mai precizat că asemenea incidente se petreceau în mod frecvent „ori de câte ori survolam apele adânci de lângă Moselle Reef”. Acest recif este menţionat adesea în legătură cu luminile misterioase ce strălucesc noaptea, iar printre pescarii din Bimini stânca are reputaţia de a fi „bântuită”. Luminile au fost observate şi de Jim Richardson şi de alţi piloţi, precum şi de echipajele unor nave.

Un incident electronic ieşit din comun i s-a întâmplat lui Chuck Wakeley, pe al cărui avion a pus stăpânire temporar o forţă sau o prezenţă electronică în timp ce se afla în zbor de la Nassau la Fort Lauderdale.

Chuck Wakeley este în vârstă de 30 de ani şi a pilotat avioane şi elicoptere timp de peste un deceniu. Are o experienţă considerabilă, în majoritatea cazurilor zburând singur peste junglele din Panamá şi America de Sud; în asemenea situaţii, buna memorare a detaliilor şi sângele rece reprezintă cheia supravieţuirii. El este un interlocutor cu limbaj expresiv şi

— Este demn de menţionat – nu a avut cunoştinţă de fenomenele din „Triunghiul Bermudelor” până când nu a trecut prin această experienţă: „În noiembrie 1964 eram pilot la «Sunline Aviation» cu sediul în Miami. La acea dată pilotam un avion «charter» spre Nassau ca să duc câţiva pasageri. Am debarcat pasagerii şi am decolat de pe aeroportul din Nassau la scurt timp după ce se întunecase. Cerul era limpede şi stelele sclipeau. Ieşeam din raza de control a aeroportului Nassau şi încercam să iau legătura cu Bi-mini. Pe la ora 21 şi 30 de minute am trecut la nord de capătul insulei Andros şi am putut vedea luminile câtorva

aşezări omeneşti. Mă înălţasem la circa 8.000 de picioare şi mă pregăteam pentru un zbor de rutină, când la 30 sau 50 de mile dincolo de Andros, pe direcţia Bimini, am constatat că ceva nu este în regulă; un vag efect de luminescenţă apăruse pe aripi. La început am crezut că este o iluzie creată de luminile din carlingă ce trimiteau razele prin ferestrele de ple xiglas, uşor brumate, pentru că aripile aveau un aspect translucid, de culoare albastră-verzuie, cu toate că erau vopsite în aâb strălucitor, în decursul a cinci minute strălucirea a crescut în intensitate până când a devenit atât de puternică încât cu greu mai puteam citi cadranele instrumentelor. Busola magnetică a început să se învârtească încet, dar constant, iar indicatorul de carburant, care la decolare arăta «jumătate plin», acum arăta «plin». Pilotul automat a virat brusc aparatul spre dreapta, încât a trebuit să-l decuplez şi să pilotez manual. Nu mă puteam încrede în niciunul din aparatele electrice, deoarece fie erau scoase din uz, fie funcţionau aiurea. În curând întregul avion strălucea, dar nu era o lumină reflectată, ci însuşi avionul emana strălucirea. Am privit pe ferestruică şi îmi amintesc că aripile, pe lângă faptul că aveau acea sclipire albastră-verzuie, erau şi difuze.

Din acest moment nu m-am mai putut baza pe busolă, altimetru şi celelalte aparate de bord pentru că era noapte şi eu mă orientam după un orizont artificial; nu aveam un orizont real după care să mă ghidez. Strălucirea a devenit atât de intensă încât nu mai vedeam stelele. Am făcut singurul lucru posibil – am lăsat avionul să zboare în voia sa. Curând strălucirea s-a transformat într-o lumină orbitoare şi aşa a durat cam cinci minute, după care a început să scadă în intensitate. Toate instrumentele au început să funcţioneze normal după ce strălucirea a dispărut. Am controlat toate

siguranţele şi niciuna nu sărise. Nu se arsese nicio fuzibilă şi mi-am dat seama că aparatele funcţionau normal, atunci când indicatorul de combustibil mi-a arătat din nou «jumătate plin». Busola s-a stabilizat şi am văzut că deviasem doar cu câteva grade de la rută. Am conectat pilotul au îomat şi am văzut că funcţiona normal, înainte de aterizare am controlat toate sistemele – trenul de aterizare, flapsurile şi celelalte. Toate funcţionau normal. Avionul era prevăzut cu protecţie împotriva sarcinii statice care ar fi trebuit să permită scurgerea lor.

ÎNTREBARE: – *V-aţi gândit că experienţa dumneavoastră are legătură cu Triunghiul Bermudelor*?

RĂSPUNS: – Nu am aflat de Triunghiul Bermudelor decât după incident. Eu am crezut că văd flăcările lui St. Elmo, în ciuda faptului că aceste flăcări nu se comportă astfel.

1.

— *Când aţi auzit de Triunghiul Bermudelor*?

R.

— Atunci când am început să discut cu ceilalţi piloţi despre aventura pe care am trăit-o. Asemenea lucruri s-au mai întâmplat şi altor piloţi, dar nu le place să vorbească despre ele. Însă nu ai cum să eviţi Triunghiul dacă vrei să mergi la Puerto-Rico, doar dacă ocoleşti pe la nord de Bermuda. Acum se vorbeşte mai mult despre Triunghi, mai ales de când au loc dispariţii enigmatice de avioane".

Revista *Pursuit*, editată de Societatea pentru investigarea lucrurilor inexplicabile, a publicat observaţiile făcute de Robert Durând, din aer, în Triunghi, a ceea ce putea fi activitatea unor forţe distructive. Autorul relatează despre un incident – observat din cabina de comandă a unui Boeing 707 ce zbura de la San Juan spre New York, la data de

11 aprilie 1963 – pe care l-a localizat la 19 grade 54 minute latitudine nordică şi 66 grade 47 minute longitudine vestică, punct care se află mult în interiorul Triunghiului, deasupra zonei Puerto Rico Trench, unde se găsesc canioanele cele mai adânci ale oceanului şi unde apa atinge profunzimea de 5, 5 mile.

Primul lucru ciudat văzut şi raportat de copilot (care a dorit să-şi păstreze anonimatul) s-a petrecut la ora 13 şi jumătate, la douăzeci de minute după decolare, când avionul atinsese plafonul de 31.000 de picioare. Copilotul a observat cum la o depărtare de aproximativ cinci mile în partea dreaptă a avionului oceanul se umflă brusc sub forma unei movile rotunde, ca şi când ar fi avut loc o explozie atomică submarină, care arăta ca „o conopidă uriaşă". Copilotul a atras imediat atenţia căpitanului şi inginerului de zbor, iar aceştia au urmărit fenomenul în detaliu timp de 30 de secunde, apoi şi-au desfăcut centurile de siguranţă şi s-au deplasat la dreapta pentru a privi mai bine ceea ce se petrecea. După părerea lor, movila gigantică de apă atinsese un diametru cuprins între o jumătate de milă şi o milă, iar înălţimea sa era cam jumătate din diametru. În mod cu totul de înţeles, comandantul nu s-a apropiat ca să vadă despre ce era vorba. În timp ce avionul părăsea zona, uriaşa movilă de apă clocotitoare părea să descrească. Mai târziu, căpitanul a luat legătura cu diferite agenţii, inclusiv Paza de Coastă şi F.B.I., precum şi cu un specialist în seismologie, dar nu a primit nicio informaţie cu privire la ceva ieşit din comun, cum ar fi valuri seismice, cutremure sau vârtejuri de apă uriaşe, care să se fi petrecut în zona respectivă.

S-a sugerat că această explozie, aparent atomică, ar avea legătură cu submarinul atomic *USS Thresher*, care dispăruse în ziua precedentă, ori cu încărcăturile atomice pe

care le avea la bord, dar *Thresher* se pierduse la mii de mile distanţă de acest loc. Teoria respectivă ar fi valabilă, desigur, dacă elemente importante privind pierderea submarinului ar fi ţinute secret (ceea ce este posibil) sau dacă un submarin inamic ar fi fost atacat şi distrus ca retorsiune la scufundarea lui *Thresher*. Dar, lăsând la o parte ipotezele militare, locul în care s-a petrecut evenimentul reprezintă încă o confirmare a forţelor ce activează în interiorul Triunghiului Bermudelor.

O altă întâmplare recentă, care ar putea fi inclusă în categoria incidentelor din care o navă de suprafaţă a scăpat, a fost relatată, de participanţii la o partidă de pescuit, lui Norman Bean din Miarni, un inginer electronist şi inventator (cum ar fi televiziunea submarină cu circuit închis şi instalaţia pentru ţinut rechinii la distanţă). Norman Bean conferenţiază despre cazuistica O.Z.N.-urilor şi este un observator atent al fenomenelor ce se petrec în Triunghiul Bermudelor. Incidentul a avut loc într-o seară de septembrie a anului 1972, între Featherbed Banks şi Matheson-Hammock din golful Biscayn şi a implicat o ambarcaţiune cu motoare Diesel numită *Nightmare*. La bordul acesteia se aflau trei pasageri care reveneau de la o partidă de pescuit din golful menţionat. Când au ajuns în zona Featherbed Banks au constatat că acul busolei deviase cu 90 de grade de la cursul stabilit, spre Coconut Grove. Luminile ambarcaţiunii au devenit tot mai slabe şi apoi s-au stins ca şi când acumulatoarele s-ar fi descărcat din pricina unei forţe uriaşe de absorbţie. În această situaţie, fără să mai ia în consideraţie busola, au îndreptat vasul cu toată viteza spre vest, în căutarea unor repere de pe uscat. Dar singura schimbare de poziţie a fost spre nord, după cum indicau luminile de pe mal ce se distingeau la sud. Timp de două ore

ambarcaţiunea şi-a continuat drumul spre mal dar nu a putut progresa deloc, ba chiar părea să dea înapoi.

În tot acest timp o formă întunecată şi mare plutea în aer între ambarcaţiune şi Matheson Hammock, la o milă sau două spre vest, şi acoperea stelele. Pe când o priveau, pasagerii au observat o lumină ce a intrat în zona întunecoasă unde a rămas fixă pentru câteva momente, apoi a dispărut. La scurt timp după aceasta a dispărut şi forma întunecată. După care, busola a revenit la normal, generatorul a reîncărcat acumulatoarele şi ambarcaţiunea a putut înainta.

Un incident aproape identic i s-a raportat lui Bean de un ascultător al unei conferinţe pe care el o ţinuse cu câţiva ani înaintea întâmplării cu ambarcaţiunea *Nightmare*. Respectivul, un căpitan al Marinei Americane, pensionar, nu a vrut să discute incidentul în cadrul conferinţei, dar mai târziu i-a explicat în particular lui Bean, spunându-i că nu dorea să-şi pericliteze reputaţia aşa cum s-a întâmplat cu alţi observatori ai fenomenelor inexplicabile.

Incidentul s-a petrecut înainte de Crăciun, în anul 1957, Implicată a fost o ambarcaţiune de pescuit, lungă de 35 de picioare, cu motoare Diesel, ce era pilotată de căpitanul său spre Freeport, Bahamas; nava nu a putut înainta timp de mai multe ore, ba chiar a fost împinsă înapoi cu câteva mile. Generatorul s-a întrerupt, iar luminile s-au stins şi radioul a încetat, în timp ce busola se învârtea mereu. Cu toate că motorul Diesel funcţiona, ambarcaţiunea nu a putut înainta. Ca şi în cazul lui *Nightmare*, echipajul a constatat că deşi marea era calmă şi stelele străluceau, o anumită zonă pe cer, drept în faţa lor, era acoperită de o formă întunecată cu contur regulat. Atunci au văzut trei lumini intrând în zona întunecată şi dispărând. La scurt timp

după ce forma neagră de pe cer a dispărut, ambarcaţiunea a început să navigheze din nou, luminile s-au aprins şi radioul şi-$ rpluat emisiunea, pe când busola revenise şi ea la normal. Căpitanul şi cei patru pasageri au aflat ceva mai târziu că în aceeaşi noapte, la o distanţa de 40 de mile, un cargou ce naviga la sud de Gulf Stream s-a împotmolit lângă Fort Lauderdale, deoarece sistemul de orientare suferise o deviere de 90 de grade.

o

Un incident petrecut cu un avion bimotor Beech-craft aflat în zbor de la George Town spre Great Exhuma, Bahamas, la 15 noiembrie 1972, constituie un exemplu interesant privind capriciile acestor forţe care, cel puţin în acest caz, se pare că mai degrabă au urmărit să ajute şi nu să distrugă avionul. Dr. S.F. Jablonski, un psiholog din Fort Lauderdale, a întocmit următorul raport pentru dr. Manson Valentine, în care îşi aminteşte următoarele: „Avionul a decolat de la George Town în amurg, cu nouă pasageri la bord, inclusiv cinci piloţi. Vremea era calmă şi vizibilitatea excelentă. Bătea un vânt uşor dinspre sud-est. La zece minute de la decolare, când avionul se găsea deasupra zonei «Tongue of the Ocean», la nord-vest de Exhuma, busola, radioul, luminile, comenzile hidraulice, toate s-au defectat brusc, iar acumulatoarele s-au descărcat complet.

Prima reacţie a pilotului a fost să aterizeze la New Providence (aproximativ la 60 de mile spre nord) întrucât putea să se ghideze după soarele ce apunea, până când ar fi zărit luminile din Nassau. A renunţat pentru că şi-a amintit că radioul nu funcţionează şi deci nu putea preveni aeroportul că soseşte şi nici lumini de poziţie, care să semnalizeze apropierea sa, nu avea. S-a decis, deci, să se îndrepte spre Andros şi în scurt timp a putut distinge micul

aeâoport din sudul insulei. Pentru a ateriza în aceste condiţii, pilotul a efectuat un zbor planat după ce a făcut mai întâi un viraj spre vest, ca să se asigure că nu există niciun impediment şi ca să se alinieze cât mai bine posibil cu pista şi cu vântul. Deoarece sistemele hidraulice nu funcţionau, el nu putea coborî trenul de aterizare şi nu putea aprinde luminile de semnalizare. Dr. Ja-blonski a comentat mai târziu faptul că «avionul părea să aterizeze susţinut parcă de o pernă de aer».

Vârfurile elicelor au atins primele pământul, stârnind o ploaie de scântei, dar în loc să se rupă, avionul s-a aşezat pe sol. Nu s-a înregistrat nicio avarie la fuselaj şi nici măcar flapurile lăsate nu au păţit nimic.

A doua zi i s-au montat două elice noi. Acumulatoarele au fost – reîncărcate, dar şi fără acestea sistemele hidraulice funcţionau deja. Zborul a fost reluat şi până la Fort Lauderdale nu s-a mai petrecut niciun incident".

Pe când această carte era dată la tipar, pachebotul liniei maritime Cunard, *Queen Elizabeth* //, tocmai scăpa de la un dezastru într-un punct situat ceva mai sus de zona centrală a Triunghiului Bermudelor. La 3 aprilie 1974, din cauza defectării a trei cazane (provocată de o scurgere de ulei), s-au întrerupt energia electrică, aerul condiţionat, etc., şi acest pachebot supermodern a rămas imobilizat în Marea Sargaselor, ca predecesorii săi din timpurile străvechi; pasagerii aşteptau să fie salvaţi şi între timp compania se străduia să-i consoleze oferindu-le gratuit băuturi, din păcate calde, într-o emisiune radio difuzată la bord, un pasager, fotbalist profesionist, a spus: „Căpitanul îmi spune că ne aflam chiar în centrul Triunghiului Bermudelor". Rapoartele ulterioare au căutat să evite vreo referire la această zonă.

Ca încheiere la acest incident este interesant de observat faptul că dispariţia de pe radar a tranşatlan ticului *Queen Elizabeth* II a fost sesizată de un membru al echipajului unui *cutter* al Pazei de Coastă ce urmărea nava. Pe când *Queen Elizabeth* II intra în Triunghi cu o viteză de 35 de noduri, *cutterul* a pierdut nava de pe ecranul radarului, deşi, cu ochiul liber era vizibilă; ceva mai târziu a dispărut din raza vizuală a echipajului *cutterului*. Comunicaţiile dintre *Queen Elizabeth* II şi *cutter* au fost afectate şi ele de îndată ce pachebotul a intrat în Triunghi. Cu toate că nu s-a sugerat posibilitatea ca forţele misterioase din Triunghi să se afle la originea defectării cazanelor, nu este totuşi exclus ca radarul să fi fost afectat de anomaliile radio şi electrice deja cunoscute în Triunghiul Bermudelor.

Dacă ţinem seama de numărul total al dispariţiilor de avioane şi nave, precum şi de modul şablon în care s-au petrecut salvările, trebuie să avem în vedere şi faptul că s-ar putea să existe o explicaţie logică sau o jiumă de explicaţii logice pentru aceste întâmplări. Însă cu cât pătrundem mai adânc în această problemă, cu atât suntem mai înclinaţi să ne întrebăm dacă se poate furniza o explicaţie logică în limitele ştiinţifice cunoscute nouă.

dv. EXISTĂ O EXPLICAŢIE LOGICĂ?

Uneori s-a căutat să se minimalizeze importanţa sau chiar existenţa Triunghiului Bermudelor, afirmându-se că el nu reprezintă niciun fel de mister de vreme ce nave şi avioane pier pe tot cuprinsul globului; că dacă suprapunem un triunghi peste oricare grup de linii maritime, acesta va indica faptul că pierderile sunt destul de importante, dacă triunghiul respectiv a fost suficient de mare.

Ba mai mult, oceanul este mare, pe când navele şi avioanele sunt relativ mici; oceanul este într-o continuă

mişcare prin curenţii săi de suprafaţă sau de adâncime. Avioanele sau micile ambarcaţiuni pierdute între insulele Bahamas şi Florida, acolo unde Gulf Stream-ul curge spre nord cu mai mult de patru noduri pe oră, pot străbate distanţe apreciabile de la punctul unde au fost reperate ultima oară, încât li se pierde urma şi par să fie efectiv dispărute. Totuşi viteza acestui curent este bine cunoscută Pazei de Coastă, care ţine seama de ea şi de iuţeala vântului atunci când întreprinde cercetări în zona de dispariţie a unei nave. Raza imediată pentru o cercetare circulară completă este de cinci mile pentru o navă mare, zece mile pentru o aeronavă şi cincisprezece mile pentru o ambarcaţiune mică, asociată cu invers tigaţii radiale, în funcţie de direcţie, curenţi, vânt şi derivă.

Unele vapoare scufundate au ieşit la suprafaţă în altă parte, aşa cum s-a întâmplat cu *A*. *Ernest Miles*, care s-a dus la fund cu o încărcătură de sare în largul coastei statului Carolina. După ce sarea s-a topit, vasul a revenit la suprafaţă şi a fost găsit. Altă navă fantomă, *La Dahama*, s-a ridicat la suprafaţă şi este adesea menţionată când se vorbeşte despre Triunghi, pentru că s-a scufundat în aprilie 1935, iar pasagerii au fost salvaţi de SS *Rex*; însă ceva mai târziu nava *Aztec* a descoperit-o plutind în derivă lângă Bermuda. Echipajul de pe *Aztec* nu ştia că nava se scufundase şi a considerat-o o navă misterioasă abandonată până când au primit veşti de la *Rex*, care între timp acostase în Italia. *De ce* vasul s-a ridicat la suprafaţă, este încă o taină.

Epave ale unor nave şi avioane pierdute, care zac pe fundul mărilor, pot dispare cu uşurinţă înghiţite de nisipurile mişcătoare sau pot fi acoperite cu nisipul răscolit de furtuni, apoi din nou scoase la suprafaţă de alte furtuni, până când sunt redescoperite de submarine sau scafandri.

Mei Fisher este un scafandru şi salvator de nave şi cargouri cu mulţi ani de experienţă. El s-a ocupat timp îndelungat cu explorările subacvatice pe platforma din Triunghi, în zona Atlanticului şi a Mării Caraibilor. Cu prilejul scufundărilor întreprinse pentru găsirea aurului vechi spaniol (din care a agonisit o cantitate apreciabilă), el a făcut descoperiri surprinzătoare – fără îndoială – la vremea lor, apoi date uitării. Ca detector el folosea un magnetometru de o mie de ori mai puternic decât cel obişnuit, care îi indica zonele din fundul mării unde se aflau concentrări de metale, aparat care i-a permis lui Fisher să descopere alte vestigii mai importante decât mult râvnitul aur. (Trebuie să precizăm că magnetometrul nu se folosea pe vremea când au avut loc multe din dispariţiile din Triunghiul Bermudelor). Orientându-se după indicaţiile aparatului, s-a întâmplat adesea ca scafandrii să găsească, în locul galioanelor spaniole, avioane de luptă sau avioane particulare, nave de diferite tipuri, iar odată Fisher a dat peste o locomotivă, la câteva mile de coastă, pe care a lăsat-o să zacă acolo pentru arheologii viitorului.

Mei Fisher este de părere că unele dispariţii din zona Florida-Bahamas au fost cauzate de bombe neexplodate, torpile active sau mine plutitoare rămase din timpul celui de-al doilea război mondial ori pierdute în timpul exerciţiilor militare actuale. Cu ocazia unei scufundări, Fisher a descoperit lângă un galion spaniol ceva ce părea a fi un tun antic şi s-a pregătit să-l scoată la suprafaţă, când a observat că obiectul are un vârf ascuţit, iar la o cercetare mai atentă s-a dovedit a fi o bombă încă activă!

După numărul de epave neidentificate pe care le-a găsit pe fundul mării în timp ce căuta două galioane spaniole – *La Mărgărita* şi *Santa Maria de Atocha* (cu comori estimate

între 400 milioane şi 600 milioane de dolari), Fisher a tras concluzia că sute de nave s-au sfărâmat de recife în timpul furtunilor şi apoi au fost îngropate sub nisip pe fundul mării. Pentru a ajunge la unele nave ce transportau bogăţii, Fisher a trebuit să excaveze fundul nisipos. Astfel el a sesizat existenţa nisipurilor mişcătoare în zona unde Gulf-Stream-ul curge pe lângă Capul Florida, şi că ele pot înghiţi nave destul de mari, o dată ce acestea se împotmolesc pe fundul mării.

Comportamentul ciudat al curenţilor şi fundul mişcător al mărilor pot fi cauza insuccesele cercetărilor întreprinse pentru descoperirea de nave şi avioane. Există însă şi alte cauze care pot fi răspunzătoare de dispariţia urmelor, şi anume acele „blue holes" (găuri albastre) răspândite printre culmile de calcar şi alte formaţiuni submarine calcaroase din arhipelagul Bahamas. Cu mii de ani în urmă aceste „găuri" erau caverne săpate în calcar şi se găseau deasupra nivelului mărilor, dar odată cu topirea gheţurilor celei de-a treia glaciaţiuni apele au crescut – poate cu 12 – 15 mii de ani în urmă – şi peşterile au devenit „găuri albastre", un loc preferat de scafandrii autonomi pentru pescuit. Aceste peşteri şi culoarele lor săpate în calcar ajung până la marginea platformei continentale; unele continuă să coboare prin toată formaţiunea calcaroasă până la adâncimea de 1500 de picioare, iar altele sunt legate prin culoare submarine de lacurile de pe insulele mari din arhipelagul Bahamas. Deşi se găsesc la multe mile distanţă de ocean, nivelul apelor acestor lacuri şi iazuri creşte şi scade în funcţie de flux şi reflux. Peştii oceanici care trec prin acest sistem de tuneluri apar pe neaşteptate în lacurile din insulă. Aşa se face că la un moment dat un rechin lung de douăzeci de picioare a nimerit într-un ochi de apă situat la douăzeci de mile în interiorul insulei, provocând senzaţie şi

panică printre localnicii obişnuiţi să se scalde în apele liniştite ale lacului. „Găurile albastre” din ocean se găsesc la diferite adâncimi. Scafandrii constată că ramificaţiile culoarelor conduc într-o serie de încăperi, exact ca în cazul formaţiunilor cavernoase de pe uscat. Culoarele par să se ramifice în toate direcţiile, ceea ce zăpăceşte chiar şi peştii care uneori înoată cu burta în sus. Unele culoare de legătură între peşteri sunt atât de regulate, încât scafandrii au căutat urme de daltă ca să vadă dacă acestea nu au fost tăiate în calcar pe vremea când stâncile se aflau deasupra nivelului mării. De asemenea, scafandrii au remarcat curenţii periculoşi din interiorul „găurilor albstre”, provocaţi de forţa mareelor care antrenează mari mase de ape prin tuneluri creând efectul de pâlnie cu vârtejuri puternice la suprafaţa apei, chiar dacă în apropiere nu se află uscatul. Un astfel de vârtej ar putea trage sub apă într-o „gaură albastră” o ambarcaţiune mică cu echipaj cu tot, eventualitate care s-a dovedit a fi posibilă atunci când oceanograful Jim Thorne a descoperit o barcă de pescuit blocată într-o „gaură albastră”, la o adâncime de 80 de picioare. Şi alţi scafandri au găsit bărci cu vâsle sau ambarcaţiuni mici la adâncimi de 65 de picioare sau chiar mai mari. Cu toate că ambarcaţiuni mici sau chiar bucăţi de epave mai mari pot sfârşi în „găurile albastre”, şi poate că încă se mai află acolo, totuşi vârtejurile nu explică dispariţiile navelor mari şi cu atât mai puţin ale avioanelor. Vârtejurile apar în diferite zone ale oceanelor lumii şi mai ales în Triunghiul Bermudelor, în zona insulelor Bahamas, dar niciunul nu se poate compara cu vârtejul oceanic norvegian descris de Edgar Allan Poe în *Coborârea în Maelström*, poate cu excepţia acelora create de cutremurele puternice sau de aberaţiile atmosferice majore. Povestind despre vârtejul distrugător de nave, naratorul

spune: „Nu voi uita niciodată senzaţia de tensiune, groază şi admiraţie cu care am privit în jurul meu. Vasul părea suspendat, ca printr-o magie, la jumătatea drumului descendent pe partea interioară a tunelului cu diametru imens şi adâncime enormă, şi ai cărui pereţi perfect netezi puteau fi confundaţi cu abanosul dacă nu ar fi fost acea mişcare de rotaţie ameţitoare… Simţeam că sunt absorbit, că mi se face rău şi instinctiv m-am cramponat cu şi mai mare putere, închizându-mi ochii… Am privit în jurul meu, la acea irriensitate care ne înghiţea şi am constatat că nu numai vasul nostru este prins în îmbrăţişarea vârtejului. Dedesubt şi deasupra noastră se zăreau resturi de nave, mari cantităţi de lemn de construcţie şi buşteni împreună cu obiecte mai mărunte cum ar fi piese de mobilier, lăzi sparte, butoaie şi doage… Am început să privesc cu o curiozitate stranie nenumăratele obiecte ce pluteau în jurul nostini… «Acest brad, m-am trezit gândindu-mă la un moment dat, va fi următorul care se va scufunda şi va dispărea» – dar am fost dezamăgit văzând că epava unui vas comercial olandez a luat-o înainte…”

Astfel de scrieri poate că au influenţat unele teorii privind dispariţiile de nave în interiorul Triunghiului, ca şi aceea a „abisului care ne înghite”. O cauză mai plauzibilă pentru dezastrele unor nave mici şi mari poate fi valul seismic sau tromba marină, aceasta din urmă fiind asemănătoare unei tornade, doar că se formează pe mare, înălţând coloane uriaşe de apă spre cer. O trombă sau mai multe trombe pot rupe în bucăţi ambarcaţiunile mai mici sau un avion ce zboară la joasă înălţime, la fel cum tornadele de pe uscat o fac atunci când distrug sau smulg, înălţând în văzduh, case, garduri, vehicule sau oameni. Dar dacă pe timp de zi trombele marine pot fi sesizate şi evitate, pe timp de

noapte este foarte greu să fie văzute şi ocolite, mai ales de avioanele care zboară în condiţii de vizibilitate proastă. Dar principalele vinovate de scufundarea navelor sunt socotite valurile seismice ne prevăzute, care de regulă sunt rezultatul unor cutremure submarine. Apariţia valurilor imense depinde de câţiva factori: de cutremurele şi alunecările de teren subacvatice, de presiunea atmosferică, de vânturi, furtuni şi uragane, nu neapărat în zonele imediat apropiate, precum şi de erupţiile vulcanilor submarini. Pe o mare calmă pot apărea valuri uriaşe din diferite motive, pe când cele iscate pe o mare agitată pot atinge cel puţin înălţimea de 112 picioare, conform unor observatori competenţi (USS Ramapo, februarie 1963).

Giganticele valuri produse de mişcările seismice (tsunami) pot atinge înălţimea unui zgârie-nori de 200 de picioare. Aceste tsunami pot apărea brusc şi sunt în stare să scufunde o navă ancorată sau să răstoarne o navă aflată în larg.

Ba mai mult, dacă nava este mare, nu numai că o poate răsturna, dar o poate şi rupe în două, totul depinzând de lărgimea valului care izbeşte, cât şi de timpul şi spaţiul dintre crestele a doua valuri consecutive.

În timp ce navele mai mici pot trece peste crestele valurilor, apoi coborî pantele lor fără dificultate, acest lucru nu s-a întâmplat cu un distrugător care a fost rupt în două de valuri, pentru că lungimea sa nu i-a permis să traverseze şi să depăşească creasta valului în timp util, aşa că a rămas suspendat între două creste de val cu golul sub el, din care cauză s-a produs ruptura.

La fel de distructive sunt valurile de seişă care îşi au originea în alunecările de teren. Valurile de seişă nu sunt la fel de mari şi de impozante ca tsunami, dar sunt mai

puternice şi atrag după ele mari mase de apă. Ele sunt mult mai greu (Je recunoscut şi deci sunt mult mai periculoase pentru nave. Un astfel de val, venit din senin, poate sfărâma un vas, împrăştiindu-i rămăşiţele pe o arie întinsă.

Dacă navele pot fi literalmente înghiţite de apă, este oare posibil ca avioanele să dispară în aer? Observatori demni de încredere au relatat că au văzut avioane intrând într-un nor, dar nu ieşind din el – ca şi când cevaje-a dezintegrat sau le-a înhăţat în timp ce zburau. În atmosferă există forţe care, în linii mari, pot fi comparate cu valurile seismice, cu efect asemănător mai ales dacă avioanele pătrund şi se izbesc cu mare viteză de ele. De asemenea, există vânturi la diferite altitudini în văzduh, iar o aeronavă careurcă sau coboară poate întâlni în mod frecvent curenţi puternici care bat din cu totul altă parte decât cea indicată pe aeroport. Aceste zone „de întretăiere" a vânturilor constituie o cauză importantă ce determină pierderile de avioane; iar o formă mult mai puternică a acestora, C.A.T.-urile („turbulenţe iscate din senin"), poate fi comparată cu valurile de seişă ce apar fără veste pe marea calmă. Turbulenţa poate fi ascendentă, descendentă sau orizontală, în orice direcţie; iar când schimbarea direcţiei este suficient de rapidă, fie din cauza violenţei curentului, fie din cauza vitezei avionului, impactul care se produce este asemănător ciocnirii cu un zid de piatră.

Turbulenţele din senin nu pot fi prognozate, cu toate că se întâlnesc în general la limita suflului unui motor cu reacţie; aerul se mişcă în atmosferă la fel cum Gulf Stream-ul se scurge prin ocean, dar cu o viteză mult mai mare – două sute de noduri pe oră faţă de circa patru noduri ale curentului marin. „Tur bulenţa din senin" poate constitui o cauză pentru dispariţia unui avion în Triunghiul

Bermudelor, care este sfărâmat în bucăţi din pricina presiunii exercitate asupra lui (factorul G); la fel ca şi golurile de aer create brusc ce fac ca avionul să se prăbuşească în mare. Turbulenţa în sine este un mister pentru că apare din senin, dacă putem folosi cuvântul „apare" în legătură cu un fenomen invizibil, care nu poate fi prognozat. Dar este greu de crezut că schimbările bruşte de presiune au cauzat dispariţiile tuturor avioanelor în Triunghi şi că acestea au dereglat şi comunicaţiile radio.

Este posibil ca avioanele ce vor dispărea în viitor să fie mai uşor de găsit graţie sistemelor sofisticate de urmărire şi memorizare pe care dacă avioanele deja dispărute le-ar fi avut poate că ar fi fost şi ele găsite. Aeronavele de astăzi au sisteme computerizate de memorizare denumite „AIDS" – Airborne Integrated Data System – care vor dezvălui tot ce s-a petrecut în avion dacă acesta este descoperit. De asemenea, în prezent există posibilitatea de a asculta şi înregistra la bază tot ce se discută şi se aude în cabinele piloţilor de aeronave comerciale sau de alte tipuri. Totuşi, ne amintim, discuţiile purtate între piloţii „Zborului 19" au fost ascultate la bază şi nu au aruncat nicio lumină asupra celor întâmplate. Acum însă sunt utilizate şi sisteme care înregistrează poziţia şi orice deviere a cursului avionului sau a navei, sisteme care au fost testate şi perfecţionate în timpul zborului spaţial spre Mercur, precum şi de submarinele atomice. Există şi un dispozitiv nou de localizare a avionului dispărut, numit raza de „recuperare" sau „avarie". Este vorba de un mic transmiţător-radio care se află montat în coada avionului şi care poate transmite încontinuu timp de trei zile. Acesta porneşte automat când sistemele electronice se defectează. Dar, cum dezastrele din Triunghiul Bermudelor sunt însoţite de ecranări radio, se

poate presupune că şi acest nou dispozitiv va fi neutralizat.

Electromagnetismul şi funcţionarea defectuoasă a instrumentelor reprezintă elemente ce apar repetat în cadrul misterelor Triunghiului. Hugh Auchincloss Brown, un inginer electrician şi autor al lucrării *Ca-tacfysms of the Earth* (Cataclismele Pământului) opinează că „există suficiente dovezi ca să stabilim o legătură între aceste incidente şi câmpul magnetic al Pământului. În decursul istoriei Pământului au avut loc transformări înfricoşătoare ale polilor magnetici. Se pare că o altă epocă de modificări magnetice este în curs de desfăşurare, lucru ce ne este indicat, ocazional, prin «cutremure» magnetice prevestitoare. Aceasta poate explica dereglările care pot duce la prăbuşirea şi dispariţia avioanelor, când se scufundă în ape adânci; dar nu poate explica, desigur, dispariţia navelor".

Wilbert B. SmitK, un expert în electronică ce a dirijat un proiect despre magnetism şi gravitaţie pentru guvernul Canadei în anul 1950, a sugerat că aceste elemente sunt factorii care determină dispariţia avioanelor. El a declarat că a localizat zone specifice pe care le-a numit „zone de legături slabe", relativ mici ca suprafaţă (în jur de 1.000 de picioare diametru), dar de o înălţime considerabilă, care prezintă turbulenţe extrem de puternice capabile să rupă în bucăţi avioanele. Avioanele nu pot dispune de informaţii prealabile despre aceste zone invizibile de disfuncţii gravitaţionale şi magnetice necartografiate şi pătrund direct în ele cu consecinţele fatale pe care le cunoaştem. Smith scria, comentând faptul că aceste zone nu sunt permanente: „Nu ştiu dacă regiunile de «legături slabe» se mută sau pur şi simplu dispar… Când după trei-patru luni am căutat unele din acestea, nu; am găsit nicio urmă de ele…"

Un purtător de cuvânt al Pazei de Coastă, Secţia Căutări şi Salvare, a subliniat la rândul său importanţa magnetismului şi gravitaţiei în timpul investigaţiilor: „Sincer vorbind, noi nu ştim ce se petrece în această aşa-zisă zonă a Triunghiului Bermudelor. Tot ceea ce putem face cu privire la dispariţiile inexplicabile este să ne lansăm în speculaţii.

Marina Militară încearcă să dea de firul enigmei printr-un proiect numit «Proiectul Magnetism», care investighează gravitaţia electromagnetică şi aberaţiile atmosferice. Sunt experţi care cred că unele din aceste aberaţii ar fi putut dezintegra acele avioane în 1945. O navă aflată în zonă a raportat că a observat o imensă minge de foc pe cer, care ar fi putut însemna o ciocnire în aer – dar ar fi ciudat ca lucrul acesta să se fi întâmplat cu toate cele cinci avioane. Adevărul este că nu avem o opinie întemeiată".

Brigada a Şaptea a Pazei de Coastă Districtuală/ cea mai apropiată de Triunghi, afirmă într-o scrisoare tip, la care am făcut deja referire, că „Bermuda sau Triunghiul Diavolului" este o zonă imaginară şi ne oferă asigurări reconfortante, susţinând că multe din dispariţii sunt simple coincidenţe. Iată ce se poate citi în scrisoarea respectivă: „Bermuda sau Triunghiul Diavolului este o zonă imaginară localizată la sud-estul coastei atlantice a S.U.A., cunoscută pentru procentajul ridicat al pierderilor inexplicabile de nave, ambarcaţiuni mici şi avioane. În general se acceptă ideea că vârfurile Triunghiului sunt localizate în Bermuda, Miami-Florida şi San Juan, Puerto-Rico.

În trecut, cercetările intensive desfăşurate – fără succes – de Paza de Coastă, operaţiuni generate de pierderea unei întregi escadrile de TBM *Avengers*, la puţin timp după decolarea de la Fort Lauderdale şi, ulterior, de scufundarea fără urmă a navei *Marine Sulphur Queen*, în strâmtoarea

Florida, au stimulat credinţa populară în misterele şi puterile supranaturale existente în Triunghiul Bermudelor.

De-a lungul timpului s-au formulat nenumărate teorii care au încercat să explice numeroasele dispariţii din zonă. Cele mai practice par să fie acelea care se referă la erorile umane sau la factorii de mediu.

Majoritatea dispariţiilor pot fi atribuite caracteris-ticlor de mediu, unice în această zonă. În primul rând, «Triunghiul Diavolului» este una din cele două zone de pe glob unde acul busolei indică nordul adevărat. În mod normal el arată spre nordul magnetic. Diferenţa dintre ele este cunoscută sub numele de «de-clinaţie magneti că, şi poate ajunge până la 20 de grade în funcţie de locul unde se face determinarea. Dacă declinaţia magnetică nu este compensată, navigatorul se poate abate cu mult de la rută, situându-se într-un real pericol.

O zonă denumită de pescarii japonezi şi filipinezi «Marea Diavolului», care se găseşte la est de coastele Japoniei, prezintă aceleaşi caracteristici magnetice. Ca şi Triunghiul Bermudelor ea este cunoscută pentru dispariţiile misterioase care au loc acolo.

Alt factor de mediu îl reprezintă Gulf-Stream-ul. Acesta este foarte rapid şi tumultuos şi poate face să dispară orice urmă de dezastru, cu mare repeziciune. Condiţiile imprevizibile ale Atlanticului-carai-bian îşi au şi ele rolul lor. Furtunile bruşte cu descărcări electrice şi trombele marine pot pecetlui soarta piloţilor şi marinarilor. În final, trebuie menţionată configuraţia fundului oceanic care variază de la zonele puţin adânci din jurul insulelor până la cele mai profunde gropi abisale de pe glob. Sub acţiunea curenţilor puternici din zonă, topografia fundului oceanic este într-o continuă schimbare şi creează rapid pericole noi pentru

navigatori.

De asemenea, nu trebuie subestimat factorul «eroare umană». Un mare număr de vase de agrement navighează în apele dintre Florida's Gold Coast şi insulele Bahamas. Adesea se încearcă traversări cu ambarcaţiuni prea mici sau cu prea puţine cunoştinţe despre pericolele din zonă, ori cu insuficientă practică de navigaţie.

Pe scurt, Paza de Coastă nu se lasă influenţată de explicaţiile supranaturale ce se dau dezastrelor de pe mare. Din propria experienţă ştim că forţele combinate ale naturii şi reacţia imprevizibilă a factorului uman pot depăşi până şi cea mai îndrăzneaţă ficţiune, de mai multe ori pe an…"

La sfârşit, scrisoarea pune totuşi la dispoziţie o scurtă bibliografie în care se fac referiri la articolele lui Ivan Sanderson, Leslie Licher, Vincent Gaddis şi John Wallace Spencer, ca un gest de „imparţialitate" faţă de aceia care cred că misterele din Triunghiul Bermudelor nu sunt chiar aşa de uşor de explicat. În ultimul paragraf al scrisorii Pazei de Coastă se menţionează că: „Nu avem cunoştinţă de existenţa unor hărţi care să delimiteze graniţele Triunghiului Bermudelor… [deşi adaugă]… hărţile aeromagnetice ale regiunii de coastă a S.U.A., seriile 17507… de la numerele nouă până la cincisprezece se referă la Triunghiul Bermudelor".

Conducerile unor linii aeriene civile-din-zonăsunt de acord, în mod prudent, cu opinia Pazei de Coastă. Doamna Athley Gamber, preşedinta companiei Red Aircraft din Fort Lauderdale, o brunetă atrăgătoare, plină de vitalitate şi o femeie care a reuşit în afaceri, este văduva unui pilot care a dispărut în timpul unui zbor între Fort Lauderdale şi insulele Bahamas. Ea a fost adesea prezentă pe pistele de decolare în timpul operaţiunilor de căutare a avioanelor

dispărute şi a avut deci motivul şi posibilitatea de a face speculaţii asupra avioanelor particulare care au dispărut fără urmă în Triunghi. Doamna Gamber nu crede că este ceva misterios şi sinistru în Triunghiul Bermudelor. Ea crede că piloţii nu au transmis semnafe Mayday sau S.O.S. „pentru că ei nu îşi dădeau seama de-pericolul în care se află", adăugând că, „în momentul în care dai de condiţii proaste, radarul este întrerupt".

Doamna Gamber mai spune: „Această zonă este caracterizată prin faptul că dezvoltă aproape spontan depresiuni atmosferice. O navă aeriană e construită să reziste la anumite şocuri. Când rezistenţa e depăşită, avionul se rupe în bucăţi" şi adaugă: „Sunt mai convinsă ca oricând că firea umană nu se poate măsura cu elementele naturii". Ea mai estimează că 50 la sută din dispariţiile de avioane se datorează erorilor de pilotaj, iar din numărul total al avioanelor particulare dispărute, 25 la sută au drept cauză terminarea combustibilului.

Dar avioanele comerciale, militare sau de pasageri, care au dispărut în timpul unor zboruri normale şi care erau în permanenţă sub supravegherea personalului de bord calificat şi al turnurilor de control, în mod cert nu au rămas fără combustibil; şi nici avioanele care zburau în grup nu au întâlnit toate o dată anomalii atmosferice de aceeaşi presiune şi în acelaşi timp; mai constatăm că pentru această zonă nu s-au oferit explicaţii plauzibile cu privire la faptul că nu s-a găsit nicio urmă a avioanelor pierdute şi nici nu au fost furnizate elemente pentru a elucida cauzele dispariţiilor neaşteptate din văzduh, spre deosebire de alte zone de pe Terra. În plus, ceea ce se aplică avioanelor nu se aplică navelor, şi chiar dacă s-ar explica toate dispariţiile de avioane, vor rămâne în continuare navele, a căror pierdere

continuă să fie învăluită în mister, mai mult ca oricând. Un observator poate constata existenţa unor corelaţii evidente, cel puţin în intensitate, între cele două tipuri de pierderi; dar fiecare explicaţie satisfăcătoare se pare că atrage după sine una sau mai multe întrebări – oarecum similar Hidrei, un monstru mitologic cu multe capete, care, conform unei legende greceşti, de cum îi tăiau un cap, îi creştea altul la loc, o sursă de descumpănire pentru adversari.

Mitul Triunghiului Bermudelor a prebcupat din ce în ce mai mult pe locuitorii de pe coastele învecinate, mai ales că fiecare nou caz este colportat şi discutat. Din cauza frecventelor dispariţii de ambarcaţiuni mici şi de avioane, care s-ar putea datora multor zeauze, ele sunt asociate în general de către public cu forţele ce acţionează în Triunghi, deşi nu există posibilitatea de a pune dispariţiile pe seama acestora.

Robie Yonge, un cunoscut disk-jockey şi comentator de radio din Miami, este un exemplu edificator pentru preocuparea observatorilor din Florida de vest, faţă de aceste mistere. De când şi-a manifestat interesul pentru Triunghiul Bermudelor, el a primit – literalmente – mii de telefoane, majoritatea în timp ce se afla în emisie, de la ascultători care aveau ceva de povestit sau care doreau mai multe informaţii, în prezent el vrea să organizeze lansarea la apă a unei nave dotate cu aparate de emisie şi control, care să aibă la bază un „echipaj” de manechine prevăzute cu microfoane miniaturizate; nava urmează să plutească în derivă între Florida şi insulele Bahamas şi va fi supravegheată de la distanţă prin telecomandă electronică.

Dorinţa de rezolvarea misterului prin forţe proprii s-a extins şi spre nord. În a doua parte a anului 1974 o organizaţie numită „Isis Center for Research and Study of

the Esoteric Arts and Sciences" din Silver Spring (Centrul Isis de cercetări şi studii a artelor şi ştiinţelor esoterice), Maryland, va organiza pe un vas închinat, un seminar intitulat „croazieră la frontierele ştiinţei", în zonele din Triunghiul Bermudelor unde s-au înregistrat cele mai ciudate şi mai periculoase fenomene. Conform afirmaţiilor preşedintelui organizaţiei, Jean Byrd, participanţii la croazieră vor fi rugaţi să îşi facă o asigurare specială, având în vedere pericolul existent. În plus, se preconizează efectuarea unor teste psihologice asupra participanţilor în timp ce se navighează în zonele de „pericol", cu precădere acolo unde busolele nu mai funcţionează normal sau deloc, ori unde apar semne de deviaţii magnetice; se va încerca să se afle dacă starea mentală a participanţilor la croazieră este influenţată şi dacă reflectă stresul magnetic. Uneori s-a menţionat posibilitatea ca persoanele afectate de curenţii magnetici puternici să piardă controlul avioanelor sau navelor, ducând la sfărâmarea sau scufundarea acestora, ori pur şi simplu la abandonarea navelor sub presiunea stresului. Totuşi, trebuie precizat faptul că aceia care au supravieţuit forţelor încă necunoscute din Triunghi nu au acuzat dereglări mentale, cu excepţia sentimentelor de surprindere, teamă, precauţie şi preocupare, simţăminte de înţeles, având în vedere situaţiile prin care aceştia au trecut.

În lipsa unei explicaţii logice şi acceptabile, cerii cetătorii independenţi, preocupaţi de dispariţiile din B Triunghiul Bermudelor au mers încă mai departe, unii întemeindu-şi explicaţiile pe excepţiile de la legile naturii, alţii sugerând schimbări interdimensionale prin coridoare echivalente cu „o gaură în cer" (în care avioanele pot intra dar nu mai/ pot ieşi); unii cred că dispariţiile sunt puse la cale de entităţi din spaţiul extraterestru şi, în fine, alţii au

elaborat o teorie sau o combinaţie de teorii conform cărora fenomenul s-ar putea datora unor complexe generatoare de energie, construite de om, care sunt în stare de funcţionare şi care au aparţinut unor ştiinţe mult mai vechi şi mai diferite decât ştiinţele noastre actuale.

VI. DEFORMAŢII TIMP-SPAŢIU ŞI ALTE LUMI

Cercetătorii care se ocupă de Triunghiul Bermudelor au constatat mai de mult că există încă o zonă misterioasă la sud-est de Japonia, între această ţară şi Insulele Bonin, mai precis între Iwo Jima şi insulele Marcus; această zonă are reputaţia de a fi extrem de periculoasă pentru nave şi avioane. Indiferent dacă navele s-au pierdut din cauza vulcanilor submarini sau a valurilor seismice, zona – denumită „Marea Diavolului" – este cel puţin recunoscută oficial şi are un renume şi mai sinistru decât Triunghiul Bermudelor, încât autorităţile japoneze au declarat-o zonă de pericol, după cercetările întreprinse de o navă japoneză în 1955.

„Marea Diavolului" de multă vreme a constituit groaza pescarilor, convinşi că este locuită de demoni, duhuri şi monştri care capturează navele. Timp de muli ani numeroase nave aeriene şi maritime au dispărut în zonă, dintre care numai în perioada 1950 – 1954 s-au pierdut nouă nave moderne cu câteva sute de oameni la bord, în condiţii asemănătoare celor din Triunghiul Bermudelor (cercetări aeriene şi navale intensive dar fără rezultate, lipsa petelor de ulei şi a oricăror rămăşiţe de epavă).

Anumite fenomene din Triunghiul Bermudelor se aseamănă în mod izbitor cu cele din „Marea Diavolului". Aproape de limita sa vestică, Triunghiul Ber-mudelor include – la 80 de grade longitudine vestică – o linie care delimitează polul magnetic ce coincide cu cel geografic,

făcând astfel inutilă orice corecţie a busolei. Aceeaşi linie care marchează 80 de grade longitudine vestică se continuă, după ce străbate polul, cu linia ce marchează 150 de grade longitudine estică. Pornind de la Polul Nord şi continuând spre sud, linia trece la est de Japonia şi străbate „Marea Diavolului" pe la mijlocul ei. În acest punct, acul busolei va indica p nordul geografic şi cel magnetic în acelaşi timp, aşa L cum se întâmplă la limita apuseană a Triunghiului Bermudelor, de cealaltă parte a lumii.

Pierderile inexplicabile din această zonă echivalentă cu Triunghiul Bermudelor au determinat guvernul japonez să iniţieze cercetări, care s-au desfăşurat în 1955. Nava *Kaiyo Maru Nr. 5* cu oameni de ştiinţă la bord, a pornit în croazieră pe „Marea Diavolului"; expediţia s-a încheiat într-un mod spectaculos, nava cu întreg echipajul şi toţi cercetătorii a dispărut brusc! Faptul că pe oceanele lumii, mai există şi alte zone unde se petrec dispariţii enigmatice a incitat unele speculaţii neobişnuite. S-au avansat teorii cu privire la deviaţiile antigravitaţionale, care presupun zone unde legile gravitaţiei şi ale atracţiei magnetice normale nu mai funcţionează aşa cum ştim noi. Ralph Barker, autor al lucrării *Great Mysteries of the Air* (Marile mistere ale văzduhului) precizează faptul că noile descoperiri ale fizicii conduc spre „dovezi ale existenţei particulelor de materie antigravitaţională"; de asemenea el sugera că „materia antigravitaţională e complet opusă materiei cunoscute de noi pe această planeta... are un caracter exploziv, înspăimântător, când întâlneşte materia cu care noi suntem familiarizaţi...

se găseşte localizată în unele zone ale pământului...". El a avansat ideea că această materie a venit din spaţiu şi a fost înglobată sub scoarţa terestră, uneori în pământ, dar cel mai

adesea sub apele mărilor.

Această teorie ne dă posibilitatea să clarificăm disfuncţiile electronice şi magnetice din anumite zone, dar ea nu poate explica pierderile de nave sau avioane din apropierea uscatului. În legătură cu aceasta se reamintesc rapoartele despre alte zone din lume cu anomalii magnetice unde există ceva sub ape cu forţă de atracţie mai puternică decât cea a Polului Nord Magnetic.

Un studiu aprofundat asupra Triunghiului Bermudelor şi a altor zone ciudate a fost elaborat de Ivan Sanderson şi prezentat în articolul *Cele douăsprezece cimitire ale diavolului răspândite în lume*, publicat în revista *Saga*. Urmărind dispariţiile de avioane şi nave petrecute pe glob, Sanderson şi asociaţii săi au remarcat că majoritatea cazurilor se petrec în şase zone, toate având mai mult sau mai puţin aceeaşi formă romboidală, şi – ca o coincidenţă – toate fiind localizate între paralelele de 30 de grade şi 40 de grade latitudine nordică, respectiv sudică, dispuse simetric între latitudinile30 de grade şi 40 de grade nord şi sud faţă de ecuator, zone în care sunt incluse Triunghiul Bermudelor şi „Marea Diavolului".

Dezvoltând teoria sa, Ivan Sanderson a elaborat o hartă cu douăsprezece regiuni de „anomalii" ce se repetă la intervale de 72 de grade una de alta, răspândite în jurul globului; mai precis, acestea sunt distribuite de-a lungul paralelelor de 36 de grade latitudine nordică şi sudică; cinci regiuni se găsesc în emisfera sudică, iar ultimele două regiuni sunt cei doi poli. El a mai spus că celebritatea Triunghiului Bermudelor se datorează faptului că este zona cea mai intens circulată, dar şi celelalte zone, deşi mai puţin frecventate, prezintă şi ele anomalii magnetice ale spaţiului şi timpului.

Majoritatea acestor zone se găsesc localizate la est de plăcile continentale, acolo unde curenţii oceanici calzi ce se îndreaptă spre nord se ciocnesc de curenţii reci care se îndreaptă spre sud. Pe lângă coliziunea dintre curenţi, aceste zone reprezintă punctele nodale unde curenţii oceanici de suprafaţă se îndreaptă într-o direcţie, iar cei de adâncime în altă direcţie. Marii curenţi de adâncime provocaţi de maree ce curg tangenţial şi care sunt influenţaţi de diferitele temperaturi, creează vârtejuri magnetice ce afectează comunicaţiile-radio, magnetismul – poate chiar gravitaţia – şi care în anumite condiţii pot fi la originea dispariţiilor navelor şi aeronavelor care astfel ar zbura sau naviga în alte puncte în timp şi în spaţiu. Sanderson evidenţiază un aspect colateral important al comportamentului straniu al acestor zone, subliniind uimitoarele cazuri de „sosiri în avans" ale unor aeronave, care au ajuns la destinaţie atât de mult înainte de orarul stabilit cu precizie, încât singura explicaţie posibilă nu poate fi decât că vântul a suflat de la spate cu o forţă de 500 de mile pe oră. Asemenea incidente pot avea la origine vânturi neînregistrate, dar ele par să bată mai frecvent în interiorul Triunghiului Ber-mudelor, precum şi în alte zone de vârtejuri magnetice, ca şi când avioanele în cauză au întâmpinat aceste anomalii, dar le-au evitat sau au fost împinse cu bine afară din., gaura cerului", care a costat viaţa atâtor călători.

Un incident ce a implicat o ieşire din timp să petrecut pe aeroportul din Miami cu cinci ani în urmă şi nu a fost niciodată explicat satisfăcător. Un avion de pasageri Boeing 727 al companiei „Naţional % Airlines" se apropia dinspre nord-est de punctul de aterizare, urmărit pe radarul de la Centrul de Control Aerian, când brusc a dispărut de pe ecran timp de zece minute, după care a reapărut. Avionul a aterizat

fără probleme şi piloţii împreună cu echipajul au fost surprinşi să afle că personalul de la sol a fost atât de îngrijorat, mai ales că din punctul lor de vedere, al piloţilor şi al echipajului, nu se petrecuse nimic ieşit din comun. Unul din angajaţii Centrului de Control i-a spus unui pilot: „Băiete, timp de zece minute practic nu aţi existat". De-abia atunci membrii echipajului şi-au controlat ceasurile şi celelalte aparate de la bord de înregistrare a timpului şi au constatat că toate arătau o întârziere de zece minute. Acest lucru este cu atât mai ciudat cu cât echipajul a făcut un control de rutină al timpului cu douăsprezece minute înainte de incident şi lotul era normal.

Subliniind că planeta noastră operează prin electromagnetism, Ivan Sanderson se întreabă dacă nu cumva Triunghiul Bermudelor, precum şi alte zone „funcţionează „ca nişte uriaşe maşini generatoare de anomalii… Nu cumva ele creează vâltori în interiorul şi exteriorul cărora obiectele pot fi atrase şi eliminate în sau în afara altor dimensiuni de spaţiu-timp?" Pentru ca, pe lângă dispariţii, s-a petrecut un număr mult mai mare de apariţii, în ultimii ani şi de-a lungul secolelor, în lumea întreagă, care continuă şi în prezent, în ciuda dezminţirilor oficiale şi a faptului că în mod logic sunt „imposibile".

Niciun cercetător al evenimentelor din Triunghiul Bermudelor nu poate face abstracţie de rapoartele privind O.Z.N.-urile. Acestea au făcut obiectul a mii de comunicări şi investigaţii în S.U.A., începântu primul val de apariţii semnalate în timp de pace, în 1947; numai în 1966 pe tot globul s-au raportat zece mii de apariţii. Mai multe milioane de oameni din S.U.A. Şi din alte ţări au văzut O.Z.N.-urile. Ele au fost prezentate şi descrise de observatori competenţi, cum este dr. J. Allen Hyneck, fost consilier al Forţelor

Aeriene pentru problema O.Z.N.-urilor, care a spus: „Inteligenţa celor care au observat şi comunicat apariţiile de O.Z.N. – un este cel puţin medie. În multe cazuri chiar peste medie, iar uneori stânjenitor peste medie”.

O.Z.N.-urile au fost fotografiate, mai clar sau mai puţin clar; au fost văzute însoţind avioanele şi, ocazional, intervenind şi distrugându-le; iar uneori au apărut în grup şi în număr considerabil pe cerul unor capitale ca Washington sau Roma. Rapoartele oficiale ale guvernului american, ale Forţelor Aeriene şi, ale Marinei Militare au pus majoritatea acestor observaţii pe seama lunii sau haloului lunar, a cometelor, mirajelor, baloanelor, a stelelor strălucitoare şi a planetelor (în special Venus); a avioanelor, meteoriţilor, reflectoarelor, fulgerelor globulare, artificiilor, „auto-kineziei” (un obiect privit prea mult şi prea intens pare că începe să se mişte); a luminilor ce apar deasupra mlaştinilor, „post-mirajelor” (un obiect privit prea intens începe să dispară atât de încet încât el încă mai poate fi văzut în altă parte), farselor, iluziilor individuale sau colective. Dar rapoartele despre O.Z.N. – un continuă să sosească, iar câteva asociaţii importante de cercetare a fenomenului, precum şi răspândirea cărţilor care tratează acest subiect menţin în actualitate întrebările neelucidate. Este clar că O.Z.N.-urile nu sunt arme secrete ale vreunei puteri militare. (În timpul celui de-al doilea război mondial beligeranţii credeau că aparatele ce însoţesc avioanele lor sunt arme secrete ale adversarului). Dacă ar fi fost arme secrete, sovieticii nu s-ar fi putut stăpâni să nu se laude cu acest fel de invenţii, iar americanii nu ar fi putut să o ascundă de presă. Este interesant de menţionat că Forţele Aeriene ale S.U.A., cu toate că se menţin ferm pe poziţia că O.Z.N.-urile nu pot fi explicate şi deci nu există, totuşi prin

regulamentul A.F.R. 80 – 17 oferă instrucţiuni detaliate piloţilor asupra comportamentului pe care trebuie să-l adopte când supraveghează O.Z.N. – un.

Multe din prevederile A.F.R. 80 – 17 vin în favoarea susţinerii investigaţiilor de către Forţele Aeriene, precum şi a existenţei O.Z.N.-urilor, idee atât de des combătută în rapoartele oficiale.

Obiectivele reglementării sunt: „... să determine dacă O.Z.N.-ul poate prezenta un pericol pentru S.U.A. Şi să folosească datele ştiinţifice şi tehnice obţinute în urma studierii rapoartelor despre O.Z.N".

La un anumit punct regulamentul dă asigurări: „Majoritatea O.Z.N.-urilor raportate au fost obiecte convenţionale sau familiare, care nu constituie o ameninţare pentru securitatea noastră"; dar apoi adaugă: „Este posibil ca alte ţări să dezvolte aparate de zbor care să aibă formă şi propulsie revoluţionară".

Apare un paradox atunci când se spune: „adesea pretinsele O.Z.N. – nu s-au dovedit a fi avioane", apoi se continuă; „cu excepţia avioanelor care se dovedesc a constitui motivul pentru un raport despre O.Z.N., alte avioane nu vor fi raportate, neintrând sub incidenţa prezentului regulament", deoarece observatorul care ar raporta un obiect ciudat nu şi-ar putea da seama dacă este vorba de un avion sau nu, mai ales dacă acesta evoluează în văzduh. În continuare, reglementarea precizează: „Fiecare comandant de bază al Forţelor Aeriene trebuie să aibă pregătite capacităţi de investigare şi va organiza cercetări atunci când i se semnalează O.Z.N. – un pentru a stabili care a fost stimulul ce a determinat alarma". Cea mai mare parte a regulamentului A.F.R. 80 – 17 se referă la suita de comenzi pentru declanşarea investigaţiilor, la modul de întocmire a

rapoartelor, precum şi la prelucrarea fotografiilor făcute cu obiectele respective.

De asemenea, se dau instrucţiuni cu privire la ce informaţii poate să furnizeze presei un comandant atunci când i se pun întrebări care vizează raportai de O.Z.N. – un în zonă: „Când i se pun întrebări ci privire la raportarea unor O.Z.N. – un în apropiere; bazei, comandantul poate furniza informaţii numai l după ce reperarea a fost stabilită pozitiv. Dacă l-ai nivel de bază stimulul care a generat reperarea este! greu de identificat, comandantul poate declara că se fac investigaţii şi că rezultatele vor fi aduse la cunoştinţă de S.A.F. – OI, după încheierea cercetărilor. Comandantul mai poate declara că Forţele Aeriene vor revizui şi analiza rezultatele investigaţiilor, Orice alte întrebări vor fi îndrumate către S.A.F. – OI". Într-o traducere pe înţelesul omului de rând ar suna cam aşa: „Dacă nu este vorba de un avion sau altceva pe care să-l puteţi explica, spuneţi-le să aştepte; şi aveţi grijă ca între timp să nu fiţi prinşi pe picior greşit".

Anexa nr. 1 la sus-numita reglementare este, de fapt, o listă de întrebări de lucru care, pe şase pagini, conţine diagrame, întrebări şi răspunsuri sugerate care să vină în sprijinul întocmirii unor raportări cât mai exacte şi secrete despre O.Z.N. De exemplu, grupul de întrebări nr. 13 cere persoanei raportoare să răspundă prin „da" sau „nu" sau „nu ştiu", întrebările sunt formulate astfel: „Fenomenul s-a deplasat în linie dreaptă? – s-a oprit vreodată? – a accelerat brusc şi a fugit? – s-a rupt în bucăţi şi a explodat? – şi-a schimbat culoarea? – a emanat fum? – şi-a schimbat intensitatea luminoasă? – sclipea sau pâlpâia? – dispărea şi reapărea? – se învârtea ca o sfârlează? – făcea zgomot? – vibra sau se clătina?" întrebările sunt interesante pentru că

ele constituie un rezumat a ceea ce observatorii au raportat când au văzut sau au crezut că văd farfurii zburătoare, practic totul, cu excepţia omuleţilor verzi sau a altor fiinţe humanoide pe care unii observatori i-au zărit în interior.

Forţele Aeriene au luat legătura cu Universitatea din Colorado, cerând să i se pregătească un studiu despre O.Z.N. – un care a fost finalizat în 1968. Proiectul condus de dr. Edward A. Condon, directorul ştiinţific al raportului final intitulat „Studiu ştiinţific asupra Obiectelor Zburătoare Neidentificate", după ce a investigat o gamă largă de cazuri a conchis că majoritatea rapoartelor sunt credibile într-un fel sau altul şi că numai un mic procentaj nu poate fi explicat, S-a mai spus că banii cheltuiţi pentru cercetarea O.Z.N.-urilor nu se justifică prin informaţiile ştiinţifice obţinute şi că orice implicare viitoare ar fi lipsită de sens. Între timp O.Z.N.-urile au continuat să fie reperate singure sau în grup, în diferite părţi ale globului.

Pe lângă constantele dezminţiri oficiale, un alt dezavantaj în calea cercetării organizate a fenomenului O.Z.N. este nervozitatea pe care o creează mediji.e de informare prin ştirile pe care le difuzează cu peri-vire la apariţiile de O.Z.N. – un Când veştile au crescut ca număr în mod simţitor, în octombrie 1973, O.Z.N.-urile fiind observate în Louisiana, Ohio, Mississippi.

Minessota, Georgia şi Florida, printre martori aflându-se şi oameni de vaza ca guvernatorul din Minessota, numeroşi ofiţeri de poliţie şi militari, interesul publicului a fost stârnit într-o măsură suficientă pentru ca în presă şi la radio să fie transmise numeroase informaţii. Astfel, postul de radio C.B.S. a oferit ascultătorilor comunicări destul de detaliate – dar o făcea în rime! O ştire informa publicul că poliţia din Detroit a stabilit o procedură de comportare faţă

de pasagerii O.Z.N.-urilor, dacă şi când vor putea fi capturaţi, prevăzându-se chiar şi separarea lor pe sexe, în cazul în care pasagerii ar fi masculi şi femele (ca şi când deosebirile de ordin biologic de pe Terra ar fi aceleaşi şi pe celelalte sute de milioane de planete potenţial locuite!).

Persistenţa rapoartelor despre O.Z.N. – un şi dezminţirile oficiale scot adesea în evidenţă sentimentele aceluia care crede în fenomen, aşa cum s-a întâmplat cu E.J. Ruppelt, fostul şef al unei comisii a Forţelor Aeriene de cercetare a O.Z.N.-urilor, care sublinia în cartea sa *The Report on Unidentified Ffying Objects* (Raport despre O.Z.N. – un), următoarele: „Ce constituie o dovadă? Oare este nevoie ca un O.Z.N. să aterizeze la Pentagon lângă birourile şefilor de Stat Major? Sau dovadă este şi atunci când un radar detectează un O.Z.N., se trimite un avion de vânătoare ca să-l intercepteze, pilotul îl vede şi îl prinde în radar, făcând O.Z.N.-ul să ţâşnească şi să dispară cu o viteză fantastică? Când un pilot trage într-un O.Z.N. Şi nu dă înapoi de la declaraţia sa nici sub ameninţarea cu Curtea Marţială, aceasta nu este o] dovadă?”

Raportările de O.Z.N. – un care au apărut în zonal de sud a Floridei-insulele Bahamas, au fost şi continuă să fie numeroase comparativ cu informările similare din alte zone. Ele au fost zărite în apele limpezi marine şi în văzduh; au fost văzute scufundându-se sau işnd din ape. Localizarea numeroaselor apariţii au generat teorii în care se afirmă că prezenţa O.Z.N.-urilor are legătură cu dispariţiile din Triunghiul Bermudelor, sau – spus mai pe şleau – că aceste O.Z.N. – un răpesc avioane şi nave de multă vreme.

Unul dintre susţinătorii acestei teorii este John Spencer, autor al lucrării *Limbo of the Lost* („Iadul celor pierduţi”). Spencer este familiarizat cu aeronavele, el însuşi

fiind veteran al Forţelor Aeriene; de asemenea studiază fenomenul O.Z.N. Şi este membru N.I.C.A.P. (Comitetul Naţional de Investigare a Fenomenelor Aeriene), o organizaţie serioasă de cercetare a fenomenului O.Z.N., din care fac parte membri ai eşalonului de frunte din guvernul S.U.A., din marină, precum şi din personalul specializat în domeniul rachetelor. Spencer a devenit interesat de Triunghiul Bermudelor – preferând să-l numească „Iadul celor pierduţi" – atunci când s-a produs dispariţia submarinului atomic *Scorpion*, pe care multă lume a considerat-o ca având legătură cu celelalte cazuri petrecute în Triunghi. Pierderea submarinului *Scorpion* nu a rămas un mister, pentru că el a fost reperat la 400 de mile de Azore, şi Spencer opinează că în parte descoperirea se datorează unor investigaţii sovietice, ale căror rezultate aceştia le-au pus cu bunăvoinţa la dispoziţia Marinei Militare. Spencer a continuat să studieze zona în care au loc dispariţiile şi a întocmit o hartă cu punctele acestora, ajungând la concluzia că cele mai multe se petrec în regiunea platforait,"* continentale de la Cape May, New Jersey, spre sudul Floridei, continuându-se la est de Golful Mexic şi la sud-vest de Antile, regiune care include şi o suprafaţă de 450 de mile din Bermude şi Bahamas Banks în întregime.

Spencer, care de mulţi ani studiază problema dispariţiilor, crede că singura explicaţie plauzibilă a dezintegrării de nave şi aeronave, cu echipaje şi pasageri, constă în faptul că, fizic, ele s-au petrecut în văzduh sau pe apă, în timpul desfăşurării călătoriei. El observă:

„Deoarece dispariţiile unor nave mari, lungi de 575 de picioare, pe mare calmă, la 50 de mile depărtare în largul coastelor, ori ale unor avioane comerciale care se pregăteau să aterizeze, *sunt excluse* din punctul de vedere al

standardelor terestre, dar ele totuşi *au loc*, sunt silit să trag concluzia că acestea sunt răpite şi scoase de pe planeta noastră".

Examinarea detaliilor din rapoartele care semnalau apariţiile O.Z.N.-urilor nu numai din timpurile noastre, ci şi de-a lungul istoriei, l-au făcut pe Spencer să creadă că sunt două tipuri principale de O.Z.N. – nici. Un tip ar fi omniprezentele „farfurii-zburătoare" de circa 80 de picioare diametru, iar alt tip ar fi o gigantică navă-mamă care ar putea căra o duzină sau chiar mai multe farfurii zburătoare – jsau poate nave maritime mari de pe pământ, atunci când sunt capturate. Aceste transportoare spaţiale gigantice ar corespunde acelor obiecte alungite sau de formă cilindrică (uneori descrise ca nişte trabucuri) care au fost observate din când în când pe boltă.

Spencer crede că în Triunghi se dau cele mai multe „lovituri" pentru că aici prilejurile de a lua specimene umane sunt mult mai numeroase, mai ales că presupuşii piraţi evită operaţiunile pe uscat, precum şi contactul cu oamenii. Traficul maritim şi aerian în zonă este aglomerat, iar acestora (entităţilor extraterestre)

le este uşor să pătrundă sau să iasă din regiune. După opinia sa, sistemul de propulsie al O.Z.N.-urilor se întemeiază pe folosirea sofisticată a undelor radio, ceea ce ar explica dereglările electronice care apar în majoritatea cazurilor.

Această teorie a lui Spencer intrigă, dar este împărtăşită de alţi cercetători ai fenomenului, care au ajuns – în mod independent – la aceleaşi concluzii. Subliniind faptul că în numărul uluitor de planete ce se găsesc în galaxia noastră, dar în alte sisteme solare (există aproximativ 1021 stele, fiecare având probabil propriu]

sistem solar!) pot exista civilizaţii cu un înalt nivel de dezvoltare, el sugerează posibilitatea ca populaţiile din alte lumi să îşi fi nimicit propriile planete din cauza folosirii nechibzuite a energiei, devenind astfel nişte sori în flăcări fără să lase în urmă niciun semn de civilizaţie, istorie, populaţie, ştiinţă sau cultură. De aceea vizitatorii din alte lumi ar putea fi interesaţi să păstreze nişte relicve vii ale civilizaţiei pământene pe alte planete sau poate vor să vadă gradul de civilizaţie al pământenilor înainte ca folosirea eronată a energiei nucleare să constituie un pericol pentru alte planete. Sau poate că au cu totul alte motive la care noi nici măcar nu ne gândim.

Poate că aceste inteligenţe extraterestre doresc să ne lase în pace, vor doar să ne observe şi iau anumite specimene ca să păstreze dovada existenţei vieţii pe Terra, aşa cum era ea înaintea distrugerii pl,./fetei, ceea ce în cazul altor planete nu au mai avut timp să o facă.

Examinarea unor rapoarte despre ceea ce, poate, au fost O.Z.N.-urile *înainte* de apariţia avionului, ne creează impresia ca Terra a fost ţinută sub observaţie de alte lumi şi civilizaţii de foarte multă vreme. Deoarece de-a lungul istoriei sale omul a privit mereu spre cer, aşteptând semne sau miracole (şi mai totdeauna le-a găsit), este dificil să facem deosebirea între O.Z.N. – urî şi mulţimea miracolelor înfricoşătoare venite din ceruri care au fost interpretate în cele mai diferite moduri, ca prevestiri, îndemnuri sau profeţii. Un extras din analele lui Tutmes III, unul din faraonii Egiptului din dinastia a XVIII-a, identificat în muzeul Vaticanului, poate că este cea mai timpurie descriere a unui O.Z.N. din antichitate. Contrar, unor relatări din secolele ulterioare, ea ne prezintă – cu mult simţ reportericesc – neobişnuita apariţie: „În anul 22, a treia lună din iarnă, a

şasea oră din zi, scribii Casei Vieţii… au consemnat că un cerc de foc a venit din ceruri… avea lungimea de o prăjină şi lăţimea tot de o prăjină [cinci yarzi şi jumătate]… ei s-au întins la pământ pe burtă… ţăpoi] s-au dus la faraon ca să îi spună. Maiestatea sa medita la cele ce se întâmplă… aceste lucruri au devenit mai numeroase pe cer decât înainte… ele străluceau mai puternic decât soarele şi ajungeau până la limita superioară a celor patru stâlpi ai cerului. Armata faraonului împreună cu acesta le-au privit. De-abia după cină cercurile de foc s-au înălţat sus de tot pe cer, spre sud. Faraonul a pus să se ardă mirodenii pentru a restabili liniştea în ţară şi a poruncit ca cele ce s-au întâmplat să fie consemnate în analele Casei Vieţii, ca să fie spre amintire în veci".

Este de remarcat faptul că faraonul nu îşi pierde cumpătul, aşa cum se cuvine unui zeu, în faţa situaţiei neprevăzute, mai ales pentru că era considerat – şi poate se considera el însuşi – zeu, chiar dacă nu la fel de puternic ca alţi zei superiori.

Epopeea lui Ghilgameş din vechiul Babilon, care probabil a fost moştenită de la civilizaţia anterioară sumeriană, ne arată cum unul dintre eroi, Etana, a fost purtat de zei deasupra pământului, atât de departe încât „marea părea o adăpătoare iar uscatul arăta ca păsatul". O viziune asemănătoare (mai mult sau mai puţin) imaginii pe care ar căpăta-o cineva care ar evolua şi privi de la mare înălţime (eventual de pe orbită) Marea Roşie, golful Persic şi teritoriile înconjurătoare.

Înfricoşătoarea vizită la care a fost martor Ezechiel – „un vârtej de vânt dinspre nord., un val de foc… din mijlocul căruia au apărut patru fiinţe cu chip omenesc…", este frecvent citată ca fiind un O.Z.N. care l-a luat pe acesta ca

pasager. Această viziune cerească, sau poate imaginea unei nave spaţiale, s-a petrecut în secolul VII î.Hr. Şi este subiectul de bază al „Cărţii lui Ezechiel" din *Biblie*. Aceasta a făcut şi obiectul de studiu al unei lucrări germane neobişnuite, *Da tat sich der Himmel auf* (Cerurile sau deschis). A fost scrisă de Josef Blumrich, un inginer proiectant specializat în rachete care acum lucrează la N.A.S.A., în Huntsville, Alabama.

Dr. Blumrich şi-a început cartea cu intenţia de a demola teoria conform căreia ceea ce a văzut Ezechiel ar fi fost o navă spaţială. Pe când făcea cercetări, el. a observat că detaliile furnizate de Ezechiel sunt perfect valabile aplicate noţiunii de „roţi îmbucate unele într-altele" la un sistem de propulsie ca la elicopter, care ar permite vehiculului văzut să stea suspendat deasupra pământului; iar descrierea aterizării şi decolării rachetei a fost făcută cu claritate de Ezechiel, la fel ca şi schimbarea de culoare datorită vitezei, rafalele de vânt, mecanismul de aterizare şi chiar costumele cu aspect de azbest ale ocupanţilor navei, în această situaţie, dr. Blumrich şi-a schimbat ideea. Deci el a scris o carte diametral opusă aceleia pe care o începuse, stabilind faptul că Ezechiel nu numai că a văzut o navă spaţială, dar l-a văzut şi pe căpitanul acesteia, confundându-l cu Dumnezeu!

Naraţiunea lui Ezechiel este doar una din lungul şir de relatări care ne-au parvenit din antichitate, din epoca Renaşterii şi din evul mediu până în vremurile moderne, despre obiecte care ar putea fi O.Z.N. – un Stilul folosit de martorii oculari în redarea celor văzu-A

te variază, este fantezist şi adesea amuzant. Însă tocmai varietatea ne-ar putea oferi firul de coroborare a relatărilor, dacă ţinem seama că naratorii au descris cele văzute folosind vocabularul care li s-a părut cel mai firesc

pentru minţile lor uluite. Putem presupune că Ezechiel a folosit termeni ca „leu", „bou" şi „vultur" pentru a descrie o navă spaţială şi „copite de viţel" (comparaţie plastică!) pentru a descrie mecanismul de aterizare, deoarece el era păstor şi era familiarizat cu animalele domestice şi sălbatice.

Alexandru cel Mare şi soldaţii săi, fiind familiarizaţi cu armele, au folosit pentru descrierea unui" O.Z.N. ce a fost văzut în anul 329 î.Hr. pe când armatele treceau fluviul Jaxartes avansând spre India, termenul de „scuturi strălucitoare din argint". Aristo-tel (384 – 322 î.Hr.), fiind familiarizat cu discul atleţilor greci, a asemuit obiectul văzut pe cer cu un disc divin. Războinicii romani le-au descris la fel ca Alexandru cel Mare, adică le-au asemuit cu scuturile sau cu fitila „de nave, ori săgeţi incandescente. Pliniu cel Bătrân, în volumul al II-lea al *Istoriei naturale* (100 î.Hr.) scria: „Pe vremea celor doi consuli, Lucius Valerius şi Caius Valerius, un scut incandescent care împrăştia scântei a străbătut cerul de la est spre vest, pe la apusul soarelui". Timp de 1.000 de ani, Hawaienii descriau astfel de obiecte ca fiind *akuatele* – „spirite zburătoare", în Europa religioasă a evului mediu, obiectele mişcătoare ce erau observate pe cerul întunecat al nopţii păreau să fie aidoma crucilor. (Oare crucea văzută de Constantin şi care a schimbat cursul istoriei, a fost un astfel de obiect?).

În epoca descoperirilor şi a explorărilor, observatorii le asemuiau cu vasele, iar ceva mai târziu, după ce s-au inventat baloanele, aceste obiecte erau descrise în Franţa ca fiind „baloane luminoase şi incandescente", în secolul al XIX-lea, în Vermont, observatorii, care lucrau la ţesătorii, descriau obiectele văzute ca „fuse aeriene". Observatorii din diferite epoci au descris aceste obiecte cu primele cuvinte care le-au venit pe buze în acele momente de tensiune şi

care li s-au părut cele mai potrivite, astfel încât nouă nu ne-a mai rămas decât să le numim, la început „farfurii zburătoare" sau „obiecte în formă de trabuc". Ca o curiozitate amintim că în primele două zile ale apariţiei masive în S.U.A. de obiecte zburătoare în 1947, la început pe cerul statului Iowa şi apoi deasupra lui Mount Rainier, Washington, O.Z.N.-urile au fost numite „discuri", sau „tigăi de plăcintă", înainte de a fi botezate „farfurii".

Frank Edwards, care a cercetat mult timp le, no-menele inexplicabile, crede că teribila explozii din Siberia, ce a avut loc la data de 30 iunie 1908, într-o zonă nepopulată, de-a lungul fluviului Enisei, în apropierea lacului Baikal (numai renii au căzut victime), cu toate că pentru foarte mult timp a fost pusă pe seama unui meteorit, a fost de fapt o explozie atomică produsă la bordul unei nave spaţiale. Autorul îl citează pe scriitorul rus de naraţiuni ştiinţifice, Alexandr Kazantzev, care a afirmat că pagubele, conform unor estimări recente, sunt identice cu cele produse de o bombă atomică făurită de om, în condiţii similare, cu urme de radioactivitate şi fuziune de metale. Nu s-au găsit fragmente de meteorit, cu toate că s-ar putea ca acestea să fie înfipte mai adânc în pământ. Ed-wards conchide: „În catastrofa produsă de-a lungul fluviului Enisei, în 1908, noi am pierdut un musafir din univers".

M.K. Jessup, un cercetător foarte bine pregătit care s-a ocupat şi a scris despre O.Z.N. – un, fiind în acelaşi timp astronom şi selenograf specializat, opinează în cartea sa *The Case for the UFO's*, că dispariţiile misterioase de nave din Triunghiul Bermudelor, inclusiv *Freya*, *Maty Celeste*, *Ellen Austin* şi multe altele, se datorează O.Z.N.-urilor. El nu se limitează doar la Triunghi şi descrie cazul echipajului de pe nava *Seabird*, un vas mare cu pânze, care a dispărut după ce

a schimbat mesaje de salut ci un vas pescăresc, în apropiere de portul lor de baştină Newport, Rhode Island, în 1850, pe când se pregătea să ia masa, bucatele rămânând neatinse. *Seabird* şi-a continuat drumul aparent fără echipaj şi a eşuat pe creasta unui banc de nisip „parcă săltat şi pus acolo de nişte mâini uriaşe". Apoi, deşi bine înfipt în nisip, nava a dispărut într-o noapte, pe timp de furtună.

Analizând aceste incidente, Jessup ajunge la concluzia că „dispariţiile" sunt? aproape imposibil de explicat", decât dacă admitem că ele s-au petrecut „în sus", de către „ceva, care acţionează cu forţă imensă şi hotărâtoare". El comenta părerea despre „o cruzime selectivă... ceva despre echivoc şi tăinuire..." şi adăuga: „Toate sunt atribute ale inteligenţei".

Jessup era de părere că dezvoltarea epocii noastre astronautice „este de mare interes pentru vecinii noş tri din spaţiu" şi deci aceasta s-ar putea să fie explicaţia numărului din ce în ce mai mare de apariţii ale O.Z.N.-urilor din ultimii ani, cu o frecvenţă sporită în Triunghi, mai ales în zona Floridei şi Cape Ken-nedy. La data de 10 ianuarie 1964 s-a raportat că un O.Z.N, a pătruns în raza de detecţie a radarului care urmărea tragerile cu rachete Polaris; timp de paisprezece minute radarul a urmărit traseul ciudat al O.Z.N.-ului până când, în cele din urmă, a reluat urmărirea rachetei spre ţintă. Cu toate că a fost mult comentat, cazul nu a fost redat în presă – poate pentru că misterele nu duc la câştigarea încrederii publicului. Teoria lui Jessup a „interesului" O.Z.N.-urilor faţă de dezvoltarea epocii noastre astronautice – care de la moartea sa, în 1959, a devenit epoca spaţială – a fost întărită de o serie de evenimente recente. O.Z.N. – un au fost văzute în timpul unor zboruri cosmice, în special de Gemini 4 şi 7. Astronauţii lui Gemini 4, McDivitt şi Borman, au văzut un „urmăritor", care a zburat

paralel cu aeronava lor, astfel că, la un moment dat, şi-au pus problema necesităţii de a recurge la manevre de evitare. Alt „urmăritor" a fost raportat de misiunea Gemini 7. Apollo 12, în timp ce zbura spre lună a fost „escortat" de O.Z.N. – un – la distanţa de 132.000 de mile de Terra – unul plasându-se în faţă, celălalt în spate. Astronautul Gor-don a remarcat: „Sunt foarte strălucitoare şi se pare că ne trimit semnale luminoase"; iar mai târziu a spus: „Se pare că sunt prietenoşi". Cu toate că Centrul de Comandă Huston nu a confirmat, luminile au fost zărite şi de observatoarele europene. Ceva mai târziu, în timpul aceluiaşi zbor, şi-a făcut apariţia altă lumină strălucitoare pe care astronauţii au descris-o ca fiind „mare cât Venus"; timp de zece minute, lumina a rămas intercalată între ei şi Pământ, apoi a dispărut.

Cu toate că O.Z.N. – un pot fi orice fel de lucruri neidentificate, inclusiv treptele unor rachete sau alte rămăşiţe aflate în spaţiu, totuşi acţiunile O.Z.N.-urilor ca şi capacitatea acestora de a apărea şi dispărea par să indice o traiectorie independentă faţă de orbita circumterestră.

Cu privire la O.Z.N.-urile detectate de astronauţi, dr. Franklin Roach spunea următoarele în *Raportul Condon*: „Condiţiile în care astronauţii au făcut observaţiile lor sunt similare cu acelea făcute de una sau două persoane ce se găsesc pe locurile din faţă ale unui automobil mic, fără ferestre laterale sau la spate şi cu un parbriz parţial acoperit şi foarte murdar". Observaţia, în mod logic, duce la concluzia că nimic din ceea ce astronauţii observă pe cale vizuală, nu poate fi socotit cert.

Asemenea lucruri s-au întâmplat şi în alte cazuri de investigaţii ale O.Z.N.-urilor şi Jessup, la fel ca şi alţi cercetători ai incidentelor din Triunghi, a devenit convins că

cenzura estompează multe rapoarte importante. Ultima sa carte, scrisă înaintea morţii, se ocupă de relatările biblice despre „farfurii zburătoare”. El a fost preocupat de problema magnetismului controlat care poate produce invizibilitatea, ceea ce, de fapt, este o dezvoltare a teoriei „Câmpului Unificat”, enunţată de Einstein, pe care Jessup o considera ca fiind cheia pentru explicarea apariţiilor şi dispariţiilor atât a O.Z.N.-urilor cât şi a navelor şi aeronavelor. Când a murit, la 29 aprilie 1959, dr. Jessup se afla la Miami. Dr. Manson Valentine, prieten vechi şi una dintre ultimele persoane care au discutat cu el, spune că Jessup era foarte deprimat.

Dr. Manson I-a invitat la cină pe data de 20 aprilie. Jessup a acceptat invitaţia, dar nu a mai apucat să o onoreze. A murit în automobilul său, pe care îl parcase în Dade County Park, otrăvindu-se cu monoxid de carbon introdus în maşina în care se afla, cu ajutorul unui furtun racordat la ţeava de eşapament. Din cauză că dr. Jessup insista asupra unor aspecte ale intervenţiei altor lumi în treburile lumii noastre, sunt unii care consideră că moartea lui *nu a fost* o sinucidere şi că acest incident demonstrează pericolul care îl ameninţă pe acela ce întreprinde cercetări prea amănunţite în domeniu.

Dr. Manson Valentine, zoolog, arheolog şi oceanograf, a studiat la faţa locului, timp de mai multe zeci de ani, întâmplările ciudate petrecute în interiorul Triunghiului Bermudelor. Fiind, deci, un cercetător *în situ* el este o sursă excelentă de informaţii cu privire la incidentele din Triunghi, care au avut loc în trecut şi care se mai petrec şi în prezent. Multe dintre informaţiile pe care el le deţine, îndeosebi acelea pe care şi le reaminteşte din ultima discuţie avută cu Jessup, sunt atât de uluitoare, încât cel mai bun \»cru este să-l lăsăm pe dr. Valentine să expună cu propriile cuvinte

folosite în răspunsurile pe care le-a dat la următoarele întrebări:

„ÎNTREBARE: – *De cât timp urmăriţi fenomenele din Triunghiul Bermudelor*?

RĂSPUNS: – De peste douăzeci şi opt de ani, de când au dispărut P.B.M. – unele, în 1945; am cules date despre dispariţii, am discutat cu supravieţuitorii incidentelor şi am luat note după relatările despre apariţiile de O.Z.N. – un în zonă, în perioadele în care au avut loc dispariţiile.

I.

— *Există la ora actuală o creştere notabilă a apariţiilor de O.Z.N. – un în zonă*?

R.

— În zonă sunt mai multe apariţii decât în orice altă parte a lumii. Au fost văzute în ultima vreme nave aeriene despre care ştim că nu sunt avioane, precum şi nave subacvatice despre care ştim că nu sunt submarine. O observaţie recentă asupra acestei ultime categorii a fost făcută de căpitanul Dan Del-monico, în aprilie 1973. El este marinar de o viaţă întreagă şi observator calm, cu reputaţie excelentă. El a văzut de două ori acelaşi obiect în apele limpezi ale Gulf Stream-ului, de ambele dăţi aproximativ la ora 16 şi în – aceeaşi zonă, cam la o treime distanţa dintre Great Isaac Light, la nord de Bimini, unde apele curentului sunt foarte adânci. Marea era calmă, iar vizibilitatea excelentă.

În amândouă cazurile, un obiect de culoare alb-gri, Ij în forma unui «trabuc gros cu capetele rotunjite» a [î trecut cu iuţeală chiar prin faţa prorei navei sale! aflată în jmersiune. Delmonico a estimat că obiectul era lung de 150 – 200 de picioare, şi că naviga cu o viteză de cel puţin 60 – 70 de mile pe oră. Când Delmonico a zărit brusc obiectul, el a avut

impresia că intrusul încerca să se ridice la suprafaţă chiar prin faţa navei sale şi a crezut că ciocnirea era iminentă. Dar ca şi când i-ar fi simţit prezenţa, obiectul s-a scufundat şi a dispărut, după ce a trecut direct pe sub navă. Nu s-a văzut nicio turbulenţă şi nicio urmă de siaj. Pe obiect nu se vedeau niciun fel de profile, aripioare sau alte proeminenţe care să întrerupă netezimea suprafeţei, şi nici hublouri.

O.Z.N.-urile au fost atât de des zărite pe cerul Triunghiului de către piloţi sau echipaje ale navelor, încât ele au devenit un lucru aproape familiar, mai ales deasupra regiunii «Tongue of the Ocean». Intrigă însă îndeosebi O.Z.N.-urile care planează deasupra vârfurilor copacilor, pe care le-au semnalat pădurarii şi pe care le-am văzut şi eu la Okefenokee Swamp. În centrul Floridei am văzut un O.Z.N. care proiecta o rază albastră spre apele unui lac. Probabil că lua apă şi chiar mostre din fauna locală pentru studiu. În aprilie 1973, în timpul penei de curent din sudul Floridei, pe cer şi în special deasupra lui Turkey Point, unde se găseşte reactorul atomic, s-au văzut lumini verzi-albastre şi albastre ce lăsau în urmă o dâră

A J

strălucitoare. În timpul penei de curent de la Eastern Seaboard, în urmă cu câţiva ani, au fost văzute pe cervreo zece – douăsprezece O.Z.N. – un.

I.

— *Aveţi o teorie cu privire la sistemul de propulsie al O.ZM-urilor*?

R.

— Există mai multe teorii posibile, O metodă valabilă numai pentru atmosfera noastră, ar fi ca nava disc să aibă pe circumferinţă generatoare de raze catodice şi astfel s-ar putea deplasa cu mare viteză, în orice direcţie ar vrea, prin

simpla manevrare a generatoarelor în direcţia dorită. Generatoarelaar ioniza aerul din calea vehiculului, creând un via prin care acesta se deplasează. Golurile de aer lăsate în urmă pot fi cauza posibilă a turbulenţelor din senin cu care se confruntă piloţii.

O altă modalitate de propulsie ar fi similară cu reactoarele noastre, dar infinit mai rapidă, teoretic apropiindu-se de viteza luminii. Reactoarele ar utiliza fuziunea nucleară. Ar fi nevoie doar, de materie fu-zionabilă şi apă. Asta ar explica faptul că au fost văzute O.Z.N. – un care «sug» apă din lacuri.

Şi mai este o teorie care implică schimbarea dimensiunilor şi deformarea timpului ca o consecinţă a câmpurilor electromagnetice.

I.

— *S-a gândit dr, Jessup că între O.Z.N. – un şi Triunghiul Bermudelor este o legătură*?

R, – ffav & ITSM sorie anume, că forţa câmpurilor magnetice poate transforma şi transporta matferia dintr-o dimensiune în alta… Că O.Z.N.-urile pot pătrunde în dimensiunea noastră şi apoi ieşi, luând cu ele oameni şi alte eşantioane. El credea că unele dintre accidente au fost provocate de razele catodice ale O.Z.N.-urilor, care au creat goluri de aer în care au intrat avioanele, dezintegrându-se. Acest lucru e posibil să se fi întâmplat lui Mantei.

[Notă: La 7 ianuarie 1948, căpitanul Thomas Mantei, împreună cu alţi piloţi de la Godman Field, Knox Fort, au pornit cu avioanele lor P-51 Mustang în urmărirea unui O.Z.N. «de o mărime înspăimântătoare», care a fost văzut apropiindu-se de bază. Când Mantei a pornit după el, mai mulţi martori i-au văzut avionul dezintegrându-se. Un raport ulterior al Forţelor Aeriene spunea că Mantei «a dispărut pe

când urmărea planeta Venus, acesta având un moment de orbire a cărei consecinţă a fost prăbuşirea şi distrugerea avionului»]. El a zburat prea aproape de O.Z.N., intrând în câmpul ionizat al acestuia. Avionul a explodat în atât de multe bucăţele, încât nu s-a găsit nimic care să depăşească mărimea unui pumn. Toate bucăţile erau perforate ca şi când nişte vier-mişori şi-ar fi croit galerii prin ele.

Acelaşi lucru e posibil să se fi întâmplat cu avionul *Constellation* pe care Bob Brush (căpitan de aeronavă comercială) i-a văzut explodând lângă Great Inagua, Bahamas, în octombrie 1971. Bob zbura la bordul unui DC-6 şi tocmai prinsese pe radar avionul *Constellation* care zbura la joasă altitudine şi probabil că avea probleme. Dintr-odată a explodat cu o flacără de o intensitate atât de puternică încât a luminat cerul de la un orizont la altul, iar ochii au început să-l doară. O ambarcaţiune care se găsea în zonă a pescuit un manual de zbor, pe care Bob I-a examinat ceva mai târziu, şi care era plin de mici găurele, la fel ca fragmentele rămase din avionul lui Mantei.

O.Z.N.-urile se pare că generează vârtejuri magnetice temporare, dar care pot dezintegra avioanele.

Înainte de a muri, Jessup credea că este pe punctul de a descoperi bazele ştiinţifice a ceea ce se întâmplă, pe care le considera explicabile prin „Teoria Câmpului Unificat" a lui Einstein.

I.

— *Puteţi da o explicaţie simplă a Teoriei Câmpului Unificat*?

R, – La baza teoriei stă conceptul că timpul-spaţiul şi materia-energia nu sunt entităţi separate, ci sunt transmutaţii sub acţiunea aceloraşi tulburări electromagnetice. De fapt, Teoria Câmpului Unificat oferă

încă o explicaţie a materializărilor şi dematerializărilor bruşte de O.Z.N. – un *4*

Practic, este vorba de câmpurile electrice şi magnetice, care acţionează astfel: un câmp electric creat într-o spirală induce un câmp magnetic şi fiecare câmp reprezintă o dimensiune a spaţiului. Deoarece în spaţiu există trei dimensiuni, trebuie să mai existe şi un al treilea câmp, probabil cel gravitaţional. Interconectând generatoarele electromagnetice a astfel încât să genereze o pulsaţie magnetică, s-ar putea să se producă cel de-al treilea câmp pe principiul rezonanţei. Jessup mi-a spus că el crede că Marina S.U.A. a descoperit din greşeală aceasta în timpul războiului, când au făcut un experiment – cu un distrugător – pe care l-a numit «Experimentul Philadelphia».

1 A

L – Ce a fost Experimentul Philadelphia?

R.

— Conform afirmaţiilor lui Jessup, «Experimentul Philadelphia» a fost o experienţă secretă efectuată de Marina S.U.A. În 1943, Ia Philadelphia, cu scopul de a testa efectul unui câmp magnetic puternic asupra unei nave de suprafaţă. Acest câmp trebuia obţinut cu ajutorul unor generatoare magnetice («degausere»). S-au folosit generatoare pulsatoare şi neputsatoare pentru a se obţine un câmp magnetic foarte puternic pe şi în jurul navei aflată la doc. Rezultatele au fost pe cât de uluitoare, pe atât de importante, dar cu efecte ulterioare nefaste pentru echipaj. Când experimentul a început, s-a observat o lumină verzuie ceţoasă, ceva asemănător cu ceea ce descriu supravieţuitorii incidentelor din Triunghi, care povestesc despre o ceaţă verzuie luminoasă. În curând toată nava era învăluită de această ceaţă verde şi a început să devină invizibilă celor ce

se aflau pe doc, până când a rămas imprimată în apă doar urma navei. S-a raportat că distrugătorul a apărut la Nortfolk, după care a dispărut din nou, ceea 1 ce reprezintă, poate, un rezultat al obţinerii invizibilităţii care implică un fenomen de deformare a timpului.

Un fost membru al echipajului a informat că experimentul a fost un succes deplin pe mare, creându-se un câmp de invizibilitate de formă sferică ce a depăşit cu o sută de yarzi flancurile navei pe toată lungimea lui, rămânând imprimată pe apă numai forma navei, nava propriu-zisa neputând fi văzută. Pe măsură ce intensitatea câmpului creştea, unii membri ai echipajului au început să dispară şi nu puteau fi detectaţi decât pe cale tactilă; ca să devină din nou vizibili trebuia efectiv folosită o tehnică improvizată de atingere-cu-mâinile. Alţii care au fost smulşi din dimensiunea lor, materială nu au putut fi detectaţi şi aduşi la normal decât cu ajutorul unui aparat elec tronic special conceput în acest scop. Pentru aceste cazuri, când un membru al echipajului nu putea fi detectat vizual sau tactil, ceilalţi membri ai echipajului foloseau expresia ciudată: «împotmolit în melasă». De fapt, era o stare de întrerupere a vieţii, iar revenirea deplină la normal constituia o problemă serioasă. Să zvonit că mulţi au fost spitalizaţi, unii murind, iar alţii fiind afectaţi mental. Se pare că, în general, capacitatea psihică s-a ascuţit, dar mulţi au fost vătămaţi de efectele transmutării, dispărând şi reapărând temporar, fie acasă, fie mergând pe stradă, ori stând în baruri sau restaurante spre consternarea celor din jur, precum şi a chelneriţelor. De două ori habitaclul busolei de pe navă a fost cuprins de flăcări, cu efecte dezastruoase pentru vas.

I.

— *Jessup a fost martor la aceste incidente*?

R.

— Nu ştiu câte din lucrurile pe care mi le-a relatat le-a văzut personal, dar le-a investiga; yu seriozitate. Vă rog să vă reamintiţi că el nu a fost unul din scriitorii «trăsniţi», ci un om de ştiinţă şi un astronom de seamă, cu faimă. El a avut sub conducerea sa cel mai mare telescop cu refracţie din emisfera sudică, a condus câteva proiecte privind eclipsele, a descoperit stele duble şi are o biografie ştiinţifică impresionantă. El s-a implicat în «Experimentul Philadelphia» din cauza unui om care a pretins că este unul din supravieţuitorii experimentului, pe nume Carlos Allende (sau Care

Allen); acesta i-a scris lui Jessup în 1956, în legătură cu cartea sa *The Case for the UFO's*, din cauza asemănării teoriei de bază. Allende a întreţinut corespondenţă cu Jessup care *i-a* răspuns aşa cum face orice scriitor cu admiratorii săi. După un timp, Jessup a fost rugat să vină la O.N.R. (Biroul de Cercetări Navale), la Washington. Să ne leamintim că cenzura a impus tăcerea asupra «Experimentului Philadelphia», cu excepţia unui articol apărut într-un ziar din Philadelphia. Lui Jessup i s-a arătat un exemplar al cărţii sale care apăruse în mod misterios la O.N.R.; cartea era plină de adnotări cu privire la teoriile sale, la experiment şi la activităţile „" O.Z.N.-urilor. Jessup a fost întrebat dacă recunoaşte vreunul din scrisurile de mână, pentru că se părea că adnotările fuseseră făcute de trei persoane. Jessup a avut impresia că recunoaşte scrisul lui Allende şi a pus la dispoziţia O.N.R.-ului scrisorile acestuia. Departamentul Marinei a ordonat să fie reproduse în Texas, cu un aparat special, un număr de douăzeci p şi cinci de copii după cartea cu adnotările imprimate J; cu roşu. Jessup, care a primit trei exemplare, a fost informat că acestea sunt numai pentru

uzul eşalonului de comandă din Departament. Marina nu a recunoscut niciodată nimic oficial cu privire la «Experiment», dar în mod cert era interesată de carte. Jessup mi-a mai spus că Marina Militară a încercat să dea de urma lui Allende, plecând de la adresa expeditorului de pe plic, dar fără succes; nici ceilalţi doi comentatori, care au făcut adnotări pe marginea cărţii lui Jessup, nu au putut fi identificaţi.

I.

— *De ce s-a sinucis Jessup*?

R.

— *Dacă* s-a sinucis, a făcut-o din pricina deprimării sale puternice. El a fost contactat de Marină ca să continue lucrul la «Experimentul Philadelphia», dar era îngrijorat de ramificaţiile periculoase ale afacerii. De asemenea, era abătut din pricina criticilor aduse cărţilor sale de către lumea ştiinţifică şi academică.

I.

— *Aţi spits* «*dacă s-a sinucis*». *Există motive să se creadă că a fost ucis*?

R.

— Au fost unele comentarii – unii oameni aşa au crezut – poate că putea fi salvat. Era încă în viaţă când a fost găsit… poate că a fost lăsat să moară. Teoriile sale erau foarte avansate şi poate că au existat oameni cu influenţă care au dorit să împiedice răspândirea lor.

Este ciudat faptul că propriul exemplar al cărţii sale, cu adnotările marginale, ca şi exemplarul pe care Jessup i-l dăduse lui Briant Reeves (un alt scriitor despre O.Z.N. – un) au dispărut de la poştă, când au fost expediate altora.

I.

— *Sunteţi de acord cu teoriile lui Jessup*?

R.

— În general, da. Întreaga problemă a magnetismului este încă un mister. Dacă dezvoltăm teoria lui Einstein despre Câmpul Unificat, care a inclus câmpurile gravitaţional şi electromagnetic în teoria timp-spaţiu, atunci câmpurile magnetice, d.a sunt suficient de puternice, sunt capabile să facă obiectele şi oamenii să-şi schimbe dimensiunea şi, deci, să devină invizibile. Răspunsul cu privire la Triunghiul Ber-mudelor s-ar putea să fie găsit în aberaţiile electromagnetice sau în controlarea acestora atunci când sunt activate spontan sau voit, şi pare plauzibil faptul că prezenţa unui O.Z.N, ar putea crea încărcăturile de energie necesare.

I.

— *De ce credeţi că există o concentrare atât de mare de evenimente în Triunghi*?

R.

— Eu cred că fiinţele inteligente care călăuzesc O.Z.N.-urile nu numai că iau eşantioane ca să controleze gradul nostru de progres ştiinţific, dovadă fiind faptul că sunt interesaţi de Cape Kennedy şi de experienţele noastre spaţiale, dar ele se reîntorc acolo unde probabil au existat sălaşuri sacre antice sau poate nişte centrale sau generatoare de energie, care acum sunt sub ape. În ultimii ani s-au descoperit lângă Bimini, precum şi în alte locuri din arhipelagul Bahamas, mari complexe de clădiri pe fundul mării, ceea ce indică faptul că a existat – cu mii de ani în urmă – o civilizaţie superioară. Este mai mult decât ciudat faptul că aici se petrec cele mai multe incidente şi că atât de multe O.Z.N. – nu sunt depistate aici pe cer sau intrând şi ieşind din ocean.

A J i

I.

— *Ce putem face cu O, Z, N.-urile şi cu ameninţarea pe care o reprezintă*?

R. – în prezent nu putem face nimic. Eu nu cred că există pericol prea mare pentru majoritatea călătorilor şi poate că persoanele dispărute sunt încă în viaţă în alt loc şi în altă dimensiune. Eu cred că este important să recunoaştem situaţia şi să încercăm în vreun fel să intrăm în legătură cu ei – ceea ce încercăm să facem majoritatea dintre noi.

Având în vedere ceea ce sunt ei în stare să facă, ar trebui să ne considerăm norocoşi că activităţile lor, cel puţin până în prezent, au avut un caracter de bunăvoinţă, cu toate că este posibil ca aceşti vizitatori să nu vină toţi din aceleaşi locuri din interiorul sau exteriorul spaţiului şi să nu aibă aceleaşi vederi «conservatoare» despre planeta noastră şi locuitorii ei.

Dacă navele spaţiale se fac vinovate, voit sau nu, de penele de curent, trebuie să remarcăm că niciun accident – care a implicat vătămări personale – nu s-a petrecut în timpul acestor pene de curent".

Trebuie menţionat faptul că ambele mari pene de curent, cea din Northeast, în 1965, şi cea din Miami, în 1973, au fost urmate de relatări locale privind apariţia de O.Z.N. – un Nân timpul penei de curent din Northeast s-a raportat apariţia unei mingi strălucitoare cu un diametru de o sută de picioare în Syra cuse, printre observatori numărându-se şi şeful-*adjunct al* Agenţiei de Aviaţie Federală. Alte O.Z.N. – un au fost semnalate pe cerul oraşelor New York, New-ark şi Philadelphia, în numeroase locuri din Massa-chusetts, Rhode Island şi statul New York. Un efect secundar curios a fost proasta funcţionare a motoarelor şi întreruperea radiourilor

automobilelor care s-au aflat în apropierea O.Z.N.-urilor, datorită întreruperii curentului electric, fapt asemănător cu cel semnalat de piloii avioanelor sau echipajelor navelor ce s-au aflat în Triunghiul Bermudelor.

Totuşi este evident faptul că multe persoane particulare au fost influenţate de relatările despre O.Z.N. – un care provoacă perturbaţii ale câmpului magnetic terestru, afectând totodată comunicaţie şi instalaţiile electrice şi – în consecinţă – au pus automat pana de curent pe seama unor vizitatori extratereştri, ceea ce i-a determinat să pornească la căutarea intruşilor, misiune mult uşurată de faptul că nu mai era lumina care să împiedice vizibilitatea, totul fiind cufundat în întuneric, condiţiile de scrutare a boitei fiind deci optime.

Cu toate că în cazul „Marei Pene de Curent" din 1965 s-a dat vina pe disjunctoare, totuşi *nu* s-a explicat *cauza* principală, iar o remarcă făcută la sfârşitul investigaţiilor este încă valabilă: „Pana electrică creată de căderea reţelei de curent nord-estice a generat unul din cele mai mari mistere din istoria civilizaţiei moderne".

Câţiva dintre cei mai perseverenţi observatori ai Triunghiului Bermudelor sunt de acord că dacă nu există o explicaţie pământeană pentru aceste dispariţii din zonă, atunci poate că există una extraterestră – preluarea navelor, avioanelor şi a oamenilor de către

O.Z.N. – un În plus, majoritatea observatorilor au raportat că O.Z.N.-urile apar cel mai adesea sub înfăţişarea unor lumini de diferite intensităţi şi culori, cu precădere noaptea; astfel, cu ocazia unor dispariţii de avioane s-au semnalat lumini neobişnuite pe cer. Aşa s-a întâmplat cu prilejul dispariţiei „Zborului 19" şi în cazul lui *Star Ariei* cu toate că există unele păreri comune cu privire la legătura

dintre O.Z.N. – un şi dispariţiile de nave şi avioane, în ceea ce priveşte locul de origine al acestora nu mai există concordanţă între cercetători.

Undeva, în spaţiul extraterestru, unde există miliarde de planete posibil locuite, s-ar putea să fie un loc de unde vin aceşti vizitatori; numai că timpul de călătorie, calculat în ani lumină, ar necesita o bună parte a unei vieţi, ba poate chiar mai multe vieţi. Călătoria la cea mai apropiată stea – Soarele nostru – ar dura numai opt minute la viteza luminii, însă până la următoarea stea, Alpha Centauri, ar dura 4, 3 ani-lumină. Este posibil însă ca durata de viaţă aşa cum o ştim noi să nu se aplice şi la planetele îndepărtate, unde s-ar putea să fie cu totul alte condiţii. În afară de acestea, în ultimii ani au apărut noi teorii cu privire la limita de viteză a luminii, curbarea spaţiului şi relaţia dintre timp, masă şi energie, care ar putea să modifice concepţia noastră despre timpul necesar unor călătorii spre alte galaxii.

Unii teoreticieni sugerează că locul de unde sosesc vizitatorii ar fi mai aproape de planeta noastră, poate din chiar oceanele Terrei. Ivan Sanderson, în cartea sa *Invizibile Residents* (Rezidenţi invizibili), sublinia că aproape trei sferturi din Terra este acoperită de ape (170.000.000 de mile pătrate de apă faţă de 60.000.000 de mile pătrate de uscat), şi evidenţia *faptul* că fiinţele care respiră aer trăiesc pe „rundul oceanului aerian", pe când cei care „respiră apă, nesiliţi să rămână pe fundul hidrosferei, au la dispoziţia lor un volum cubic uriaş pentru a vieţui şi a se dezvolta, ceea ce sugerează posibilitatea că există „… «o civilizaţie» (sau «civilizaţii») subacvatică pe planeta noastră, de vreme îndelungată, care s-a dezvoltat aici, şi/sau că există entităţi inteligente care vin din alte locuri… care preferă să folosească planşeul hidrosferei şi – posibil – straturile de

suprafaţă ale litosferei unde probabil că vieţuiesc şi acţionează".

Sanderson mai observă că dacă o astfel de <yvilizaţie s-a dezvoltat sub apa, s-ar putea ca ea's* fie cu mult mai avansată decât civilizaţia creată de vieţuitoarele terestre care au părăsit apa cu multe milioane de ani în urmă, deoarece în apă acestea au avut continuitatea de dezvoltare în mediul originar de-a lungul secolelor şi nu a trebuit să se preocupe de cele ce se petreceau pe uscat.

Prezenţa acestor entităţi dezvoltate şi activităţile tehnologice din oceanele lumii poate că au stat la baza numeroaselor legende reţinute de istorie; numai că întâmplările neobişnuite sunt notate şi înregistrate cu mai multă precizie în prezent decât în trecut. Aceasta ar explica scufundarea O.Z.N.-urilor din aer în apă în Triunghiul Bermudelor, precum şi interesul acestora faţă de dezvoltările tehnice din Florida şi din zona apelor înconjurătoare. În ceea ce priveşte descoperirea adevărului despre existenţa lor, situaţia *nu* putea fi inversă, adică nu noi să-i descoperim, ci ei să ne fi descoperit şi să fi constatat că activitatea noastră prezintă o primejdie pentru mediul lor.

Mai există şi opinia că O.Z.N.-urile provin din alte dimensiuni şi răpesc navele, avioanele şi oamenii.

Teoria coexistenţei altor dimensiuni, care atinge şi teoria materiei negative, a pământului negativ, este mai puţin la modă astăzi, decât atunci când a fost lansată, câteva decenii în urmă.

Amiralul Richard Byrd, explorator vestit şi pilot care a zburat peste câmpurile magnetice intense ale celor doi poli, a făcut – în 1929 – o comunicare-radio incredibilă pe când se afla deasupra Polului Sud. El a spus că a trecut printr-o ceaţă luminoasă şi a pătruns deasupra unei zone verzi, cu lacuri

fără gheaţă pe ele, şi că a văzut nişte animale dintre care unele semănau cu bizonii, precum şi oameni cu aspect primitiv. Transmisiunea-radio s-a întrerupt brusc, iar relatările amiralului Byrd au fost puse pe seama epuizării nervoase şi halucinaţiilor. Nu s-a făcut „publicitate" isprăvii amiralului, însă ciudata transmisiune a ştirbit reputaţia sa în cercurile ştiinţifice. Este straniu, totuşi, că un număr de persoane care se duceau frecvent la cinematograf în anii '20, afirmă că au urmărit pe ecran filmele realizate cu explorările întreprinse de Byrd şi, în acest cadru, au văzut „tărâmul de dincolo de Poli"; deşi nu este exclus ca aceşti cinefili, influenţaţi de cele citite despre incident, să fi confundat cele văzute pe pânză cu călătoria amiralului Byrd. Incidentul respectiv a fost trecut în sfera legendei şi nu mai este pomenit de nimeni, cu excepţia acelor adepţi ai cultului „pământului găunos în interior", care presupun că amiralul a zburat printr-o gaură în golul din interiorul pământului şi nu în altă dimensiune, aşa cum s-a sugerat în cazul dispariţiilor din Triunghi.

În orice caz, se pare că există o similitudine între câmpurile de forţă magnetice, aşa cum au fost create, în «Experimentul Philadelphia», şi condiţiile de deasupra polilor, presupunând că amiralul a traversat polul şi că era în deplinătatea facultăţilor sale mintale.

Dacă luăm în consideraţie gama largă de *explicaţii* neobişnuite pe care o oferă investigatorii serioşi şi bine pregătiţi în domeniul incidentelor din Triunghiul Bermudelor, parca ne amintim de aforismul lui Hal-dane: „Universul nu este mai ciudat pe cât ne imaginăm noi, el este chiar mai ciudat *decât ne putem* imagina". Intre diferitele motive ale dispariţiilor, pe care le-am luat în consideraţie, se numără capturarea selectivă a fiinţelor omeneşti de către

entităţi din spaţiul intra sau extraterestru; „găurile” din e y în care aeronavele pot pătrunde dar nu şi ieşi; on ceea ce a fost numită „o ruptură magnetică în cortina timpului”, precum şi vârtejurile în care aeronavele pot dispărea, iar oamenii pot pătrunde în alte dimensiuni.

Aceste teorii nu sunt cu nimic mai fanteziste decât teoria care presupune existenţa în Triunghiul Bermudelor a unor complexe energetice, maşim străvechi sau surse ale unei civilizaţii anterioare, care zac pe fundul oceanului şi care poate că astăzi se întâmplă să fie declanşate de avioanele aflate în zbor deasupra lor, creând vârtejuri magnetice şi producând disfunezi magnetice şi electronice. Cu alte cuvinte, avioanele care trec deasupra zonei, în anumite condiţii pot declanşa propria lor distrugere. Dar pe când această teorie pare cea mai incredibilă (după normele noastre) dintre toate teoriile pe care le-am enumerat, anumite trăsături naturale sau nenaturale ale zonei în discuţie şi ale istoriei geologice duc la concluzia existenţei unei trăsături comune pentru toate teoriile de mai „sus. Ca să putem lua în consideraţie această nouă teorie trebuie să ne întoarcem în timp – în viaţa oceanului şi a civilizaţiei umane.

VIL O SUGESTIE DIN TRECUTUL OCEANULUI

Se consideră dovedit, în general, faptul că zone ale pământului erau odinioară acoperite de ape, pe când arii aflate în prezent sub nivelul mării constituiau uscatul. Lucrul acesta a fost observat chiar şi de naturaliştii vremurilor străvechi, care au descoperit urme de viaţă fosilizată în regiuni deşertice, precum şi de arheologii moderni care au găsit schelete de balene în teritorii situate adânc în interiorul continentelor, cum sunt Minnesota şi chiar zona munţilor Himalaya.

A *r*.

În acelaşi timp, ample mărturii atestă că Sahara a fost, cândva, o mare interioară.

Există un consens general în privinţa alternanţei între uscat şi ape pe glob; însă precizarea perioadei când au avut loc aceste alternanţe este deosebit de importantă pentru aprecierea gradului de schimbări petrecute între pământ şi mare în interiorul Triunghiului Bermudelor, în limitele unor ere geologice comparativ recente.

Cunoaştem că în era glaciară un volum imens de apă marină s-a solidificat sub forma unor gheţari care acopereau mari suprafeţe ale emisferei nordice.

Cu aproximativ 12.000 de ani în urmă, când gheţarii au început să se topească datorită schimbărilor climatice – ale căror cauze nu au putut fi clarificate f nici până astăzi – nivelul apelor în lumea întreagă a [;«început să crească, înghiţind ţinuturi costale şi insule, J transformând istmuri în strâmtori şi insule mari în l platouri submarine. Nivelul apelor oceanelor de pe pământ, la topirea gheţarilor din perioada celei de a $ treia glaciaiuni, se estimează că era cu200 de metri, *i* ori chiar mai mult, sub nivelul actual. În jjlus, multe suprafeţe de pământ – cândva deasupra apelor – se află acum la adâncimi şi mai mari decât cea menţionată, din cauza activităţilor vulcanice care se desfăşurau pe atunci, oricare au avut loc ulterior inundaţiilor sau Potopului, ca să folosim terminologia din *Biblie*, care este posibil să fi descris aceste evenimente. Aproape toate rasele şi triburile din lume păstrează în amintire relatări vii despre nimicirea pe scară universală, în trecut, prin foc, inundaţii, cutremure, explozii, ori prin zdruncinarea, deplasarea şi comutarea imenselor întinderi de pământ. În majoritatea cazurilor, şi în mod tradiţional, supravieţuieşte un singur

bărbat care împreună cu familia, cruţată şi ea, reiau viaţa de la capăt, aşa cum a procedat Noe îndată ce cataclismul a contenit şi apele s-au retras, eliberând uscatul. Însă Noe a fost doar unul dintre supravieţuitorii unor cataclisme, acela cunoscut moştenitorilor tradiţiilor religioase iudeo-creştine. Au existat însă numeroşi alţi supravieţuitori în urma acestor catastrofe sau a altora asemănătoare, printre care Deucalion din mitologia greacă, acela care a repopulat Terra împrăştiind pietre, fiecare piatră transformându-se într-o fiinţă omenească; Bairbasbata, supravieţuitorul potopului despre care se povesteşte în epopeea indiană *Mahābhārata*; Ut-napiştim din mitologia babiloniană a cărui legendă este foarte asemănătoare cu cea a lui Noe; Yima din Iran; Coxcox din anticul

Mexic, care s-a salvat de potopul distrugător cu ajutorul unei imense plute construită dintr-un chiparos uriaş; Tezpi, membrul altei rase, mai dezvoltate, din Mexic, care s-a folosit de o corabie spaţioasă pe care a încărcat-o cu grâne şi animale; Bocica din legenda Columbiană Cibcia, care a sfredelit un orificiu în pământ (întocmai grecului Deucalion) prin care s-au scurs şi s-au retras apele potopului; Tramandere, „Noe" al neamului *guarani* din sud-estul Americii de Sud, care s-a salvat pe trunchiul unui arbore uriaş cu ajutorul căruia a plutit până la vârful muntelui unde a supravieţuit; precum şi încă multe asemenea exemple din lumea întreagă. În toate cazurile, animalele salvate reflectă fauna caracteristică locului; de pildă, în legenda neamului *guarani*, confratele american al lui Noe a salvat de prăpăd, în afară de animalele obişnuite pe care le găsim în arcă, şi categorii exotice cum sunt lama, jaguarii, tapirii, bivolii, coioţii şi vulturii.

Cu asemenea arie de extindere a aceleiaşi legende –

chiar şi perioada dezastrului de la o zonă la alta diferă puţin, între 40 şi 60 de zile – pare plauzibilă presupunerea că a avut loc o catastrofă pe scară mondială care a traumatizat profund memoria rasei umane; că acest cataclism a fost legat de apele mării şi că drept urmare au avut loc modificări ale reliefului scoarţei, ale climei şi ale nivelului mărilor şi oceanelor.

Reminiscenţe ale catastrofei, ori ale catastrofelor, se regăsesc nu numai în memoria omului; există şi mărturii care dovedesc că au avut loc vaste creşteri, scufundări sau curbări ale suprafeţei uscatului sau ale fundurilor mărilor, aşa cum atestă întinderile nisipoase de la sute de metri adâncime în jurul insulelor Azore, precum şi plajele de-a lungul coastelor care urcă zeci şi sute de metri spre interiorul continentului, îndeosebi în Groenlanda, California de nord şi Perú (unde vestigii ale culturii materiale a omului pot fi întâlnite în apropiere de baza străvechilor straturi geologice rezultate din extinderile amintite către interior). Chiar şi munţii Anzi, formaţiuni geologice destul de recente, se pare că au fost împinşi sau forţaţi să ste înalţe, antrenând cu ei – poate – oraşe, cum a fost Tiahua-naco, pe când alte regiuni costale din America de Sud s-au prăbuşit în abisul Nască din ocean. Este posibil ca aceeaşi catastrofă să fi cauzat topirea gheţarilor, ceea ce a provocat la rândul ei inundarea platourilor insulelor din Atlantic şi ale unor mari porţiuni ale platformelor continentale, care până atunci se aflau deasupra apei. În acelaşi timp s-au petrecut modificări climatice în toată lumea în mod evident, cu rapiditate uluitoare. În Siberia încă şi azi se mai descoperă trupuri de mamuţi; procesul de îngheţare şi de congelare a avut loc cu atâta iuţeală încât carnea lor s-a dovedit a fi comestibilă, fiind mâncată iniţial de câini, apoi – experimental – şi de

oameni de ştiinţă ruşi. Aceşti mamuţi, rinoceri şi alte animale care nu mai fac parte din fauna Siberiei, au fost surprinse, probabil, de mâl îngheţat (sau de noroi care a îngheţat ulterior) şi s-au congelat atât de iute încât în stomacul lor s-au găsit plante care nu mai pot fi întâlnite în flora siberiana actuală.

Unele regiuni din Siberia de nord, Alaska şi Canada sunt complet acoperite de ciolanele uriaşelor pachiderme care au pierit (se estimează cu 10.000 – 12.000 de ani în urmă), acolo unde se refugiaseră, căutându-şi – se pare – scăparea, încât există insule sau puncte înalte de relief care oferă impresia că sunt constituite în întregime din oasele lor. Alte puncte de supravieţuire – unde specii de animale, total diferite şi neprietenoase unele faţă de altele, s-au refugiat şi au pierit în masă – se întind de-a lungul nordului Europei, în Asia Centrală şi în China, creând impresia că toată partea superioară a emisferei nordice a suferit, brusc şi în acelaşi timp, o schimbare de clima rapidă şi inexplicabilă. Dar şi în alte zone ale lumii există dovezi ale dispariţiei simultane şi în masă a unor specii diferite, după cum atestă uriaşul cimitir al elefanţilor din Anzii columbieni, şi chiar sub apă, cum este cazul enormului cimitir al elefanţilor de mare, în largul coastelor Georgiei. Niciunul din aceste mamifere nu îşi aveau habitatul natural acolo unde moartea le-a surprins şi unde au pierit în număr uriaş, în cursul modificărilor neaşteptate ale climei, cu 12.000 de ani în urmă.

Suprafeţele de uscat din această perioadă, în prezent sub ape, includ o parte, din zona Mediteranei, respectiv punţile ce legau Africa de Gibraltar, Sicilia de Italia; o bună parte din zona Mării Nordului, platformele continentale din largul coastelor Irlandei, Franţei, Peninsulei Hispanice şi Africii; platourile scufundate din jurul insulelor Azore,

Canare şi Madera, coama Azore-Gibraltar, coama Atlanticului de nord, platformele continentale ale Americilor de Nord şi de Sud, precum şi – mai ales – uriaşele valuri de nisip ale insulelor Bahamas, care toate la un loc acopereau – înainte de a fi înghiţite de ape – o suprafaţă de mii de kilometri pătraţi.

Există dovezi din belşug că în urmă cu zece sau douăsprezece mii de ani aceste suprafeţe se aflau deasupra nivelului oceanului. O expediţie ştiinţifică rusească la nord de Azore a dragat roci de la adâncimea de 6.600 de picioare ce dovedeau ca s-au format la presiunea atmosferică în urmă cu aproximativ 17.000 de ani; iar o altă operaţiune de dragare întreprinsă în secolul al XX-lcă, cu prilejul reparării unui cablu submarin transatlantic în vecinătatea insulelor Azore, a adus la suprafaţă bucăţi de tachilită, va soi de lavă sticloasă care se formează *deasupra* ajlei, la presiunea atmosferică, S-a estimat că rocile respective aveau o vechime de circa 12.000 de ani. (Cazul acesta a fost comentat adesea, motivul ruperii cablului prezentând un interes deosebit, deoarece dovedea că platforma oceanului continuă să se mişte şi în zilele noastre, o înălţare bruscă a fundului marin la peste l 200 de metri adâncime fiind cauza accidentului).

Un proiect în curs de înfăptuire (1973 – 1974) în zona Azorelor de către Universitatea din Halifax, care prevede efectuarea de investigaţii în legătură cu energia geotermică, a avut drept rezultat indirect confirmarea – după forarea primelor opt sute de metri de carotă submarină – că rocile scoase la suprafaţă prezentau indicii că se formaseră deasupra nivelului apei, ceea ce implica ideea că mari întinderi din jurul insulelor Azore s-au aflat cândva deasupra oceanului.

O altă descoperire făcută destul de curând pare să

confirme elementul – timp de 12.000 de ani pentru cea mai recentă scufundare în Atlantic a unor mari întinderi de uscat, care ar coincide îi cu perioada estimată a celei de a treia glaciaţiuni. În 1956 doctorii R. Malaise şi P. Kolbe, de la Muzeul Naţional din Stockholm, au formulat opinia că scheletele diato-meelor de apă dulce – pe care doctorul Kolbe le adusese la suprafaţă cu un eşantion de foraj obţinut de la adâncimea de 12.000 de picioare, în apropiere de Coama Atlanticului – fuseseră sedimentate iniţial într-un lac cu apă dulce, situat odinioară pe uscat, dar care ulterior s-a scufundat şi se află în prezent la fundul oceanului. Vârsta acestor diatomee de apă dulce a fost apreciată a fi între 10.000 şi 12.000 de ani. Această cifră coincide în mod ciudat cu relatarea lui Platon – din dialogul său intitulat *Timaios* – făcută cu (privire la Atlantida, un mare continent care ar fi existat în largul oceanului „în urmă cu 9.000 de ani" (ori cu aproximativ 11.400 de ani înaintea vremurilor noastre).

Datele calculate pe baza elementelor oferite de legende pot fi puse sub semnul întrebării, dar şi mai îndoielnice devin ele când provin din surse de mâna a doua sau a treia. Platon deţinea informaţia despre Atlantida de la Solon, iar acesta, la rândul său, o aflase cu prilejul unei călătorii la Sais, în Egipt. Trebuie observată, totuşi, frecventa coincidenţă a timpului calculat şi de alte ramuri ale ştiinţei care se preocupă de tărâmurile înghiţite de ape. Există" însă şi alte indicii care atestă că întinse suprafeţe din Atlanticul de vest se găseau cândva deasupra niveluluiapei. Nisipurile plajelor, de exemplu, nu se formează la fundul oceanelor, ci prin forţa valurilor ce se sparg de maluri. Totuşi, întinderi de nisip se găsesc în adâncul apelor, pe platoul din jurul Azorelor. Forţa râurilor este aceea care sapă canioanele numai la suprafaţa uscatului. Dar canionul fluviului Hudson se întinde sute de

mile

A

sub apă, în largul oceanului. În acelaşi mod pătrund în adâncuri canioanele formate de ape curgătoare din Europa, Africa şi America de Sud, care se varsă în ocean.

Oseminte omeneşti şi de mastodonţi au fost găsite pe fundul Mării Nordului, împreună cu unelte preistorice care indicau un anumit grad de dezvoltare, precum şi probabilitatea unei culturi pe măsură, în

Pleistocen (cu peste 11.000 de ani î.Hr.). Poate că cea mai frapantă mărturie dintre toate câte le cunoaştem – care atestă înghiţirea de ape a vestigiilor de cultură ale popoarelor preistorice, înainte de topirea ultimilor gheţari – o constituie clădirir vadurile, digurile şi drumurile submarine descoperite cu o frecvenţă tot mai mare în apele care scaldă ţărmurile de apus ale Europei şi Africii de Sud, precum şi coastele sudice ale Americii de Nord. Acestea din urmă includ case, ziduri şi drumuri pietruite care pornesc de la coastele peninsulei Yucatán şi ale Hondurasului şi se continuă spre est, legându-se – poate – de oraşele scufundate şi continuând sub apă. Avem chiar şi exemplul „zidului marin" înalt de treizeci de picioare şi lung de o sută de mile, care pătrunde în apele oceanului ce scaldă coasta Venezuelei, în apropiere de gurile Orinocului. La început s-a presupus că este vorba de o creaţie a naturii, însă liniile drepte şi compoziţia zidului dezmint această ipoteză.

Avem indicii temeinice că o masă solidă, continentală, a existat acolo unde astăzi se află Marea Caraibilor, ale cărei rămăşiţe sunt – probabil – insulele şi crestele munţilor care constituie Antilele. În 1969, o expediţie ştiinţifică a Universităţii Duke a întreprins operaţiuni de dragaj în mai multe locuri la Aves Ridge, o coamă care se întinde de-a

lungul coastei estice a bazinului venezuelian, între Venezuela şi insulele Virginia. În cincizeci de ocazii au fost scoase la suprafaţă roci granitice (de erupţie vulcanică acidă). În mod obişnuit, aceste roci pot fi întâlnite numai pe continent. Dr. Bruce Heezen, distins oceanograf, comenta cazul, spunând: „Până de curând geologii erau încredinţaţi că rocile granitice uşoare sau eruptive acide s-au format numai pe continent şi că crusta submarină a pământului este compusă din roci bazaltice grele, de culori închise… De aceea existenţa rocilor granitice de culori deschise ar putea confirma o veche teorie conform căreia în regiunea răsăriteană a Caraibilor se afla cândva un continent şi că aceste roci pot reprezenta dovezi ale unui astfel de continent pierdut, scufundat".

Totuşi, cele mai multe incidente petrecute în interiorul Triunghiului Bermudelor s-au concentrat în zona platoului submarin al insulelor Bahamas unde s-au făcut şi cele mai surprinzătoare descoperiri la adâncimi de numai câţiva stânjeni marini. Formaţiunile calcaroase scufundate la Bahama Banks se aflau în cea mai mare parte deasupra apei în urmă cu 12.000 de ani. Această vastă suprafaţă de uscat cuprindea golfuri şi cursuri interne de ape care acum sunt evidenţiate de hărţile submarine, aşa cum se întâmplă în zone din adâncul oceanului în jurul şi chiar la Bahama Banks. Această considerabilă întindere de pământ – o singură insulă mare sau poate mai multe, mai mici – constituită înainte de creşterea nivelului mărilor, se bizuia pe o cultură complexă, dacă ar fi să judecăm pe baza vestigiilor submarine. Din 1968 şi până în prezent descoperirile subacvatice făcute mai ales în apropiere de Bimini – blocuri uriaşe de piatră îmbinate – ar putea reprezenta lucrări masive ce prefigurează drumuri,

platforme, lucrări portuare sau ziduri prăbuşite pe fundul oceanului. Ele se aseamănă în mod straniu cu construcţiile de piatră din epoca preincaşă din Perú, cu coloanele de la Stonehenge sau cu zidurile ciclopice din Grecia mi-noică. Vârsta pietrelor nu este sigură, deşi rădăcinile fosilizate ale unor manglieri, care crescuseră pe uscat, tratate cu carbon 14 indicau o vechime de circa 12.000 de ani.

Cea mai celebră dovadă a fost „şoseaua" sau „zidul" Bimini, descoperită pentru întâia ară în 1968 de dr. J. Manson Valentine, împreună cu scufundătorii Jacques Mayol, Harold Climo şi Robert Angove. Zărită mai întâi de la bordul unei nave când marea era deosebit de străvezie şi fără nicio cută la suprafaţă, ea arăta aşa cum o descrie doctorul Valentine: „Un pavaj larg din pietre plate dreptunghiulare sau poligonale aranjate în mod evident, convingător şi cu acurateţe, de mâna omului. Aceste pietre au zăcut de bună seamă timp îndelungat în apă, căci colţurile celor mai mari dintre ele se tociseră şi se rotunjiseră, căpătând aspectul cupolar al pâinii rotunde sau al unei perne. Unele erau absolut dreptunghiulare, uneori chiar aproape perfect pătrate. (Trebuie amintit că linii absolut drepte nu se întâlnesc niciodată în formaţiuni naturale). Pietrele mari, lungi de la zece până la cincisprezece picioare fiecare, formau adesea un soi de trotuare paralele, pe când cele mici constituiau un pavaj mozaicat care acoperea secţiunile cele* mai largi… Aleile, pavate aparent cu pietre bine potrivite, sunt drepte şi paralele. Cea mai lungă, dublă şi perfect aliniată, este întreruptă de două ramificaţii pavate cu lespezi foarte mari, întărite la colţuri cu pietre verticale (ca străvechile dolmenuri din apusul Europei), iar capătul de la sud-est al acestei adevărate căi rutiere se termină într-un colţ frumos arcuit. Cele trei scurte zăgazuri durate din pietre

mari aliniate cu acurateţe au lăţimea uniformă şi se termină în *cheie de boltă*… Privit din văzduh, sub pătura întunecată de alge se pot distinge uriaşele pietre, fiecare în parte, *cate* trasează cu precizie limitele acestei sfidări geologice sau arheologice".

Primele descoperiri subacvatice de la Bimini au fost întâmpinate cu atacuri considerabile din partea geologilor şi arheologilor (dintre care unii nici nu vizitaseră locul respectiv), însă cercetări recente au dezvăluit că această construcţie gigantică face o cotitură şi apare în alte locuri, la fundul oceanului, lăsând impresia că odinioară ocolea Bimini şi se continua mai departe, revelând dimensiunile aparente ale enormei construcţii, ale cărei scopuri deocamdată doar le putem" bănui. Iată impresiile descoperitorului: „Părerea că pietrele reprezintă resturi de ziduri, de drumuri sau chiar un străvechi port maritim nu poate fi acceptată în momentul actual pentru că nu s-a putut stabili încă dacă ceva şi ce anume – în afară de roca de bază – se află sub acest strat. Totuşi, noi cercetări întreprinse în ape ceva mai adânci au dus la descoperirea unor construcţii în mai multe straturi, cel puţin într-o zonă. Părerea mea este că întregul complex reprezintă folosirea inteligentă de către om, în antichitate, a materialelor puse la dispoziţie de natură, pentru făurirea unui centru de ceremonii oarecare. În această privinţă să ne reamintim că unele locuri sacre antice, cum sunt – de pildă – Glastonbury Circle (Cercul de la Glastonbury) cu circumferinţa de treizeci de mile, precum şi liniile trasate şi imaginile desenate în deşertul Nască din Perú, lungi de câte o milă, care se pot observa numai din aer datorită dimensiunilor gigantice, nu au – virtual – niciun punct de referinţă cu tehnica modernă, deoarece scopurile acestor realizări maiestuoase nu le înţelegem…"

Zboruri exploratorii întreprinse după 1968 au dus la descoperirea altor formaţiuni extraordinare, făcute, în aparenţă, de către om la Bahama Banks, precum şi pe fundul oceanului în vecinătatea statelor Cuba, Haiti şi Santo Domingo. Unele par să fie piramide sau fundaţii pentru nişte domuri urla? dintre care una aflată în zona Bimini măsoară 180 pe 140 de picioare (care poate fi vârful trunchiat *al unei* piramide), precum şi alte piramide mai mari (sau platforme de temple) semnalate în largul mării. În apele cubaneze un întreg complex de „ruine" aşteaptă să fie explorate, dacă nu cumva cubanezii înşişi (Castra este cunoscut ca un pasionat scufundător-scuba), au înfăptuit deja lucrul acesta.

Cu prilejul unui zbor în 1968, în vecinătatea insulei Andros, doi piloţi – Bob Brush şi Frig Adams – au *fotografiat* un dreptunghi bine definit pe platforma marină a insulei. Ulterior, scafandrii au găsit un zid de piatră, dar nu există nicio evidenţă că el ar fi fost construit – şi încă sub apă – de locuitorii băştinaşi sau mai târziu de cuceritorii spanioli, în zona respectivă. În apropiere de Cay Lobos a fost depistat şi fotografiat ceea ce pare a fi un drum pe vârful unei stânci submarine. Este posibil ca străvechiul drum să se fi desfăşurat de-a lungul stâncii, când ambele se aflau la suprafaţă, deasupra nivelului mării. Poate că treptele descoperite în platforma continentală din largul insulei Puerto-Rico, despre care au raportat ofiţerii navali francezi – cpt. Georges Houot şi H. Gerard de Froberville – ca urmare a explorărilor întreprinse cu batiscaful *Archimdde*, reprezintă o simplă scară, săpată în stâncă, ce cobora la vechiul nivel al mării, în urmă cu 12.000 de ani.

Cu prilejul unei misiuni efectuate în zonele marine cercetătorii orientându-se după varietatea şi caracteristicile florei terestre, din mlaştini sau subacvatice. Linii drepte,

colorate, trasate pe scoarţă, indică locul unde se găsesc fundaţii sau ziduri, ori unde se află îngropate drumuri sau albii de canale. Anticul port etrusc Spina, din Italia, dispăruse fără urme, încât era considerat ca o localitate legendară, până când urmele zidurilor, ale temeliilor, canalelor şi cheiurilor, complet invizibile de pe pământ, au fost depistate cu uşurinţă din văzduh.

Posibilitatea de a localiza situri antice prin investigaţii aeriene a fost bine utilizată în cazul insulelor Bahamas unde platforma înconjurătoare nu se află la prea mare adâncime şi permite să se depisteze din văzduh urmele construcţiilor aflate sub apă. În multe locuri la Bahama Banks există o diversitate uluitoare de pătrate mari, dreptunghiuri, cruci, linii lungi paralele (poate drumuri) care uneori cotesc în unghi drept; cercuri concentrice, triunghiuri, hexagoane şi alte figuri geometrice, toate scoase în evidenţă de existenţă (sau inexistenţa) ierbii de mare peste ruine. Cercetările subacvatice întreprinse de scafandri au constatat că zidurile şi celelalte construcţii submarine se continuă mai multe picioare în adâncime, sub nisipul de pe fundul mării.

Se poate pune întrebarea de ce existenţa acestor dovezi neobişnuite – scoase la iveală acum – nu a fost depistată mai înainte? Răspunsul, în parte, ar fi că nimănui nu i-a trecut prin minte, fără îndoială, să caute civilizaţii scufundate în Bahama Banks, mai ales că multe alte situri aşteptau să fie descoperite în Mediterana. Cercetările subacvatice în zona insulelor Bahamas şi în largul coastelor Floridei s-au concentrat îndeosebi asupra corăbiilor spaniole scufundate, pline cu comori, ţeluri desigur mult mai atrăgătoare prin rezultatele financiare imediate pe care le oferea realizarea lor, decât descoperirea civilizaţiilor uitate şi dificil de identificat. Cu toate dovezile la îndemână,

eforturi considerabile sunt irosite de către unele cercuri ştiinţifice în încercarea de a demonstra netemeinicia succeselor obţinute de exploratori şi cercetători şi de a împiedica aducerea lor la cunoştinţa publiculuir Trebuie reţinut că unii cercetători competenţi ezită sau nu îndrăznesc să înfrunte opiniile adverse ale altor arheologi şi oceanografi. Un alt element de care trebuie ţinut seama este acela că diferite vestigii şi construcţii făcute de către om, care au fost descoperite, pot dispărea din nou din cauza acţiunii furtunilor şi mareelor. Este de remarcat, totuşi, că din 1968 s-a înregistrat o oarecare înălţare a fundului mării în zona care se numeşte Great Bahama Banks (marile întinderi subacvatice de nisip din zona insulelor Bahamas), care a scos la iveală noi formaţiuni dintre care *niciuna nu era distinctă în fotografiile anterioare ale aceleiaşi zone*. Este cazul unei construcţii din piatră, în formă de săgeată, lungă de 100 de picioare aflată între recifurile coraliere North Cât şi South Cât, Bi-mini, şi încă una la sud-est de South Caicos, îndreptată către sud-est şi aliniată cum se cuvine la o altă linie dreaptă pe fund, încă neexplorată.

Unele din siturile arheologice deja descoperite par şi ele că se înalţă sau că sunt curăţate de sedimente prin acţiunea mareelor, astfel încât devine şi mai evident faptul că aceste construcţii sunt artificiale sau făcute de mâna omului. Doctorul James Thorne, un distins oceanograf şi scufundător, categoric neutru (dacă nu chiar sceptic) în materie de „civilizaţii pierdute sub ape", a examinat de curând coloanele groase tida, precum şi tărâmurile de dincolo de aceasta. Relatarea lui Platon are o implicaţie directă asupra posibilităţii prezenţei atlantice (în sensul unui imperiu atlant oceanic) în extremitatea de apus a Oceanului Atlantic, care ar include actualele insule din Great

Bahama Banks (ale cărei întinse suprafeţe de bancuri de nisip se aflau deasupra apei), precum şi cele mai evidente caracteristici oceanice actuale, cum sunt „The Tongue of the Ocean" şi strâmtoarea Florida, ce formau un golf interior şi o barieră marină începând chiar de la coasta Floridei, care odinioară avansa mult în apele mării. Pante abrupte circulare pe fundul oceanului la 14 mile depărtare de Florida Keys şi cu 500 de picioare sub platoul înconjurător, care şi el se află la circa 1.000 de picioare adâncime în zona respectivă, trasate pe hartă de U.S. Coast and Geodetic Survey, sunt apreciate drept foste Jacuri cu apă dulce acoperite prin creşterea nivelului oceanului sau scufundarea coastelor în apă.

O privire aruncată asupra tabloului actual ce menţionează adâncimile în Atlanticul de vest ne-ar indica clar că dacă nivelul apelor ar scădea cu 600 sau 800 de picioare, acolo unde azi se află mici creste de uscat, ar apărea insule mari. Prezintă interes deosebit să ne aducem aminte că această creştere a nivelului apelor s-a petrecut cu 11.000 sau 12.000 de ani în urmă, ceea ce coincide cu relatările lui Platon primite prin Solon de la preoţii egipteni din Sais, ale căror cronici scrise le depăşesc cu mii de ani pe ale grecilor.

În decursul anilor Atlantida a fost „localizată" în

* diferite părţi ale lumii: în Oceanul Atlantic, Marea

Egee, Marea Caspică şi mările din nord; în Africa de vest, Spania, Tunisia, Germania, Suedia, în deşertul

Sahara; în Arabia, Mexic, Yucatán, Venezuela, în zo na insulelor Azore, Canare sau Madera; în Brazilia, Irlanda, Ceilon şi chiar şi în Oceanul Indian, localizarea depinzând de multe ori de naţionalitatea sau – am putea spune – de *Welâanschauung*-ul scriitorului sau cercetătorului.

Candidatura părţii apusene a Triunghiului Bermudelor drept loc al Atlantidei a fost popularizată din 1968, începând cu descoperirile determinate de o serie de circumstanţe din cele mai neobişnuite, legate de însuşi anul descoperirilor. Ele se referă la profeţiile lui Edgar Cayce, „profetul adormit" şi tămăduitorul psihic care a murit în Virginia în 1945, dar ale cărui „citiri" (termen folosit pentru a indica prezicerile făcute de Cayce în timp ce se afla în transă) au continuat să influenţeze mii de oameni. În timpul vieţii el a dat sfaturi, prin intermediul „citirilor" sale, unui număr de peste 8.000 de oameni, mai întâi în probleme legate de sănătate, iar ulterior şi în alte chestiuni. Vindecările miraculoase şi puterile sale telepatice – remarcabile nu constituie obiectul nostru, decât în măsura în care se dovedeşte a fi făcut cele mai extraordinare profeţii arheologice din istorie, ce au legătură directă cu Atlantida şi Bimini.

Între 1923 şi 1944, cu prilejul a sute de şedinţe, Cayce, în transă fiind, a făcut numeroase referiri la Atlantida şi la diferite persoane, care după părerea sa – şi a acelora care ulterior s-au străduit să înfăptuiască previziunile acestuia, nerealizate până la moartea sa, prin intermediul Asociaţiei pentru cercetări şi luminare – au trăit viaţa lor anterioară în Atlantida. Când nu se afla în transă, Cayce nu îşi dădea seama sau nu era interesat de problema Atlantidei şi adesea manifesta o oarecare perplexitate aflând că vorbise despre acest subiect în timpul „ci tirilor" sale. Totuşi, în iunie 1940, în legătură cu numeroasele sale referiri anterioare cu privire la existenţa Atlantidei în zona Bimini (pe care el o numea Poseidia), pe neaşteptate a spus:

„Poseidia va fi printre primele porţiuni ale Atlantidei care se va înălţa din nou, nu peste mult timp, se poate aştepta între 1968 şi 1969".

Această curioasă profeţie arheologică s-a împlinit aproape după program, prin numeroase descoperiri făcute la Bahama Banks – dezvelirea de către maree a unor construcţii şi înălţarea fundului oceanului în anumite sectoare. Am fi tentaţi, totuşi, să ne întrebăm dacă descoperirile au fost realizate conform prezicerilor, ori tocmai profeţiile i-au îndemnat pe aceia care îl citiseră pe Cayce să le caute, cum a fost cazul cu unii piloţi care au zărit primele formaţiuni sau construcţii submarine.

Cum era de aşteptat, descoperirea în 1968 şi ulterior a complexelor subacvatice, conform previziunilor făcute de Cayce în urmă cu 28 de ani, au determinat pe mulţi să examineze cu interes înnoit şi ce-îelalte referiri ale acestuia cu privire La Atlantida şi la zona respectivă. Dacă previziunile îni Cayce şi legendele au la bază amintiri întemeiate pe fapte, se poate presupune ce forţe erau capabile să desfăşoare unele străvechi civilizaţii foarte avansate ştiinţific, încât ele dăinuie parţial şi în prezent în interiorul ariei unde fuseseră cândva concentrate; se poate lua în consideraţie şi faptul că aberaţiile electronice, magnetice şi gravitaţionale din Triunghiul Bermudelor constituie moştenirea – deşi negativă – lăsată nouă de culturi atât de îndepărtate în trecut, încât aproape nu au rămas urme, iar reminiscenţele noastre sunt mai mult instinctive, decât concrete.

VIII. SURPRIZELE PREISTORIEI

Mai mulţi cercetători ai misterului care înconjoară Triunghiul Bermudelor opinează ca inteligenţe extraterestre ar putea fi interesate, ori chiar îngrijorate de nivelul realizării fisiunii nucleare în scopuri războinice, ce ameninţă astăzi existenţa civilizaţiei pe pământ, aşa cum a nimicit în trecut alte civilizaţii de pe Terra sau de pe alte planete.

Perioada de existenţă a omului raţional pe această planetă, cu potenţial de inteligenţă comparativ cu al omului actual, se poate extinde în trecut cu 40.000 până la 50.000 de ani, ori chiar mai mult. De aceea, dacă acordăm unei civilizaţii – cum este a noastră – o perioadă de circa 10.000 de ani pentru a progresa până la nivelul când tehnica şi ştiinţa dobândesc capacitatea de a se autodistruge, mai rămâne încă timp suficient pentru ca una sau două culturi mondiale să se fi dezvoltat înaintea civilizaţiei noastre actuale. Poate că oricare civilizaţie tehnică avansată va izbuti, în cele din urmă, să dezvolte – întâmplător sau înadins – forţa pe care o degajă fisiunea nucleară (civilizaţiei noastre i-au trebuit mult mai puţin de 10.000 de ani), de la care punct va hotărî să-i controleze evoluţia, ori va risca propria-i nimicire. Dacă a existat o cultură mondială de acest gen care şi-a cauzat propria-i pieire şi a dispărut, poate că amintirea sa dăinuie în legende sau în unele lucrări anacronice, de vârstă nedefinită, realizate de om, ori în ruine uriaşe imposibil de identificat sau de explicat. Tocmai acestea sunt elementele care par să localizeze o asemenea arie de cultură în zona Triunghiului Bermudelor, astăzi acoperită de ape. Cu prilejul „citirilor" sale dictate, Edgar Cayce s-a referit în repetate rânduri la – aparent – surse de energie nucleară, la laseri şi la maseri, în general la forţe de care beneficiem (dacă acesta-i cuvântul potrivit) noi, astăzi. Descrierea ariei de aplicabilitate a acestor forţe, precum şi observaţiile sale cu privire la pericolul folosirii lor necorespunzătoare ni s-ar părea astăzi drept relatări standard şi comentarii gazetăreşti obişnuite, dar cum se face ca Edgar Cayce a cunoscut cu mai bine de 35 de ani înainte ceea ce urma să se petreacă de-abia în zilele noastre?

Cayce a descris destul de amănunţit aceste forţe care

izvorau din generatoare puternice ce propulsau cu forţă aerul pentru punerea în mişcare a aeronavelor şi submarinelor; ele erau capabile să producă lumină şi căldură şi să ajute comunicaţiile; furnizau energie pentru radio şi televiziune şi erau folosite la telefotografie; de asemenea, ele constituiau sursa de energie utilizată la modificarea şi întinerirea ţesuturilor vii, inclusiv ale creierului, şi, legat de aceasta, pentru controlul şi disciplinarea tuturor claselor sociale.

Totuşi, folosind nechibzuit forţele naturale pe care le dezvoltaseră, precum şi datorită tulburărilor interne şi a încleştărilor externe, atlanţii au scăpat din mână controlul asupra forţelor naturii care s-au dezlănţuit şi în cele din urmă au pricinuit propria distrugere, părere împărtăşită deopotrivă de Cayce şi de legendele multor culturi străvechi din lumea întreagă.

Iată ce spunea Cayce:

„Omul a făurit forţele nimicitoare… care s-au combinat cu cele ale resurselor de gaze naturale, cu forţele din natură şi în formă naturală – cele mai rele erupţii dezlănţuite din măruntaiele pământului care se răcea treptat – iar acea parte [a Atlantide!], acum în apropierea a ceea ce poate fi numită Marea Sar-gaselor, s-a scufundat prima în ocean…”

În relatarea sa despre preistorie, Cayce pare să fi prevăzut folosirea laserelor şi maserelor a căror existenţă, din momentul acela (1942), avea să mai dureze câţiva ani până să fie recunoscută. El a descris forţa gigantică pe care o conţine un cristal „… în care lumina pare să fie mijlocul de comunicaţie între finit şi infinit, ori mijlocul prin care se stabilesc legăturile cu forţele din exterior. Ulterior, aceasta a însemnat sursa de la care radia energia, ca din centrul unde se iscau activităţile radiale, orientând diferitele forme de

tranziţie şi de trecere a acelor perioade de activitate a atlanţilor.

Se compunea dintr-un cristal, deşi într-o formă mult diferită decât cea [prima dată] folosită acolo. Să nu le confundaţi pe [acelea! două… căci există multe *generaft* de deosebiri între ele. Era pe când se dirijau aeroplanele sau mijloacele de transport în general fie aeriene, fie maritime sau submarine. Totuşi, forţa care le propulsa se afla într-o staţie centrală de energie – ori piatra Tuaoi care era… şi raza care le activa".

Cu prilejul altei şedinţe de „citire" el s-a referit la un centru pe care l-a localizat în „Poseidia", adică în zona insulelor Bahamas din zilele noastre, care cândva se afla deasupra nivelului apei, ca fiind"…

locul de depozitare al *stimulatoarelor* naturale din marile cristale care condensau în asemenea măsură lumina, formele, activităţile încât propulsau nu numai navele pe apă, dar şi aeronavele, precum şi multiplele mijloace de confort pentru om ca, de pildă, transmiterea corpurilor şi a vocii, înregistrarea activităţilor care curând vor deveni un lucru practic în crearea vibraţiilor pentru televiziune, cum este numită aceasta în prezent [Prezentul în cazul acesta fiind anul 1935!]".

O şedinţă de „citire" în 1932 a cuprins o referire interesantă la transportarea corpurilor grele şi a materialelor „… prin folosirea… gazelor recent descoperite şi a structurilor electrice şi aeratice de eliberare a energiei atomice pentru producerea forţei propulsoare a mijloacelor şi modurilor de transportare sau de călătorie ori de ridicare a marilor corpuri grele sau de modificare a înseşi forţelor naturii".

Mărturiile lăsate posterităţii de oamenii presupuşi

primitivi, din epoca preistorică, ce demonstrează capacitatea lor creatoare – ilustrată de enormele pietre care după trecerea mileniilor se află încă neclintite, la locul lor, şi peste care neamurile care le-au urmat au ridicat structuri noi – constituie un mister nedezlegat cu atât mai mare, cu cât aceştia din urmă au folosit pietre cu dimensiuni mult mai reduse decât predecesorii, care pentru transportarea şi aşezarea giganticelor stânci au fost nevoiţi, fără îndoială, să folosească forţe considerbile, a căror natură şi sursă au rămas neexplicate până în zilele noastre. Exemple sunt uriaşele blocuri de porfir de câte 200 de tone fiecare de la Ollantaytambo şi Ollantayparubo, Perú, transportate la mari distanţe peste munţi şi prin văi, iar apoi plasate pe vârfurile altor munţi, la înălţimea de 1500 de picioare; blocurile uriaşe de piatră de la Sacsahuaman, Perú, care sunt atât de mari şi cu feţele atât de bine polizate încât incaşii atribuiau zeilor opera realizată; blocurile – în greutate de câte 100 de tone – puse la temeliile unor clădiri imense construite la Tiahuanaco în Bolivia, la înălţimea de două mile şi jumătate deasupra nivelului mării. Alte exemple sunt uriaşele stânci, calendare sau observatoare, de la Stonehenge, în Anglia; masivele blocuri ale zidului submarin de la Bimini – fundaţie sau bastion maritim; ori coloanele de piatră din Bretania preistorică, dintre care unul cântăreşte peste 340 de tone şi este înalt de şaizeci şi cinci de picioare; precum şi imensele blocuri de piatră aşezate la temelia templului lui Jupiter de la Baalbek, Liban, cu mult înainte de construirea templului propriu-zis, dintre care unul cântăreşte 2000 de tone. Deoarece majoritatea acestor construcţii sunt greu de explicat în termenii gândirii şi aprecierii actuale a capacităţii inginereşti ce o posedau culturile care *credem* că le-au durat, s-a avansat ideea că o civilizaţie superioară este autoarea

lor, sugestie susţinută şi de faptul că multe dintre aceste ruine inexplicabile se aseamănă îndeaproape.

Cayce s-a referit în mod special la Bimini ca la unul din punctele care ne poate oferi informaţii despre presupusele surse de energie ale Atlantidei: „... în poziţia scufundată a – Atlantidei, ori Poseidiei, unde o porţiune a templelor poate fi găsită ascunsă sub secolele de mâl şi iarbă de mare – lângă ceea ce este cunoscut sub numele de Bimini, în largul coastelor Floridei".

O descriere detaliată a uneia din aceste surse de energie (sau a unei uzine atomice?) a fost transcrisă, în 1935, de fiul lui Cayce, Edgar Evans Cayce, inginer şi autor(*Edgar Cayce despre Atlantida* – Biblioteca Warner, 1968), care a atras atenţia că paradoxurile relatate de părintele său despre preistorie au precedat cu câteva decenii progresele noastre ştiinţifice: „Un specialist din zilele noastre cu greu ar putea descrie mai limpede progresele noastre ştiinţifice". Relatările lui Cayce, înregistrate în 1933, se referă la o clădire unde se păstra „piatra de foc" sau complexul de cristal de unde se difuza energia: „... în centrul construcţiei, care astăzi ar necesita să fie căptuşit cu piatră refractară – ceva înrudit cu... azbestul – împreună cu alte materiale rezistente la temperaturi foarte înalte, din acelea care actualmente sunt fabricate în Anglia sub un nume binecunoscut acelora care se preocupă de astfel de probleme. Construcţia de deasupra pietrei era ovală, ori sub formă de drum unde probabil... exista o porţiune care se putea da în lături, astfel ca să se urmărească activitatea stelelor – concentrarea energiei corpurilor ele însele arzând, cu elemente care se găsesc şi nu se găsesc în atmosfera pământului. Concentrarea prin prismă, ori sticlă (exprimarea curentă) se făcea astfel încât se acţiona asupra

instrumentelor conectate la diferitele mijloace de transport şi călătorie prin metode de inducţie, care operau cam în acelaşi mod ca în zilele noastre, numite «telecomandă», prin vibraţii şi unde-radio; prin acea forţă emanată de piatră care impulsiona energiile stimulatoare din înseşi ambarcaţiunile şi vehiculele aero-spaţiale.

Domul era astfel construit încât să nu împiedice ori să împiedice cât mai puţin aplicarea directă a energiei necesare propulsării diferitelor ambarcaţiuni sau aeronave fie în spaţiul vizual, fie sub apă, ori sub sau prin alte elemente ale naturii. De pregătirea acestei pietre se ocupau pe vremuri numai cei iniţiaţi; entitatea se afla printre cei care direcţionau influenţa radiaţiilor emanate sub formă de raze invizibile ochiului, dar care acţionau asupra pietrelor ca forţă motrice, fie pentru propulsarea aeronavelor cu gazele din acele timpuri, fie pentru punerea în mişcare a vehiculelor care – mai mult de plăcere – zburau la mică altitudine deasupra solului, ori a ambarcaţiunilor ce navigau pe/sau sub apă. Acestea erau, pe atunci, propulsate prin concentrarea razelor emanate de pietrele aşezate exact în centrul uzinei electrice sau – cum este numit acum – a centralei energetice”.

Cayce revine mereu asupra folosirii nechibzuite a acestor forţe extraordinare, dezvoltate de o superci-vilizaţie „… care, înfăptuind captarea energiei solare şi concentrarea ei sub formă de raze menite să dezintegreze atomul, a atras dezastrul de proporţii asupra acelei porţiuni a pământului”.

Dacă, mereu dacă, un astfel de cataclism, ori o serie de cataclisme au avut loc, însăşi uriaşa sursă de energie trebuie să se fi precipitat şi scufundat în ocean, împreună cu oraşe populate, ziduri, canale şi multe alte construcţii ale Atlantidei. Interesant de notat: locurile indicate de această

teorie sunt aceleaşi unde s-au petrecut multe din anomaliile electromagnetice în Triunghiul Bermudelor ca, de pildă, „Tongue of the Ocean", Bimini şi altele.

Este greu de crezut că asemenea complexe energetice ar mai funcţiona după trecerea a mii de ani; totuşi, considerăm interesant de observat modul cum se comportă misterioasele „ape albe", menţionate de navigatori, – de la Columb şi până la astronauţii din zilele noastre. Aburii „apelor albe", care par să aibă aceleaşi puncte de emanaţie, se aliniază şi apoi plutesc în derivă una sau mai multe mile; se învolburează la început, după care devin mai puţin consistente, indicând parcă gaze emanate sub presiune.

Devierile busolei şi penele de electricitate ar putea fi cauzate de o masă enormă de metal concentrată sub apă. Acest lucru a fost observat în diferite părţi ale lumii unde depozitele de fier cunoscute fac să oscileze acul busolei. Mase metalice la/sau sub fundul apelor pot, desigur, afecta suprafaţa apei. În 1970, N.A.S.A. raporta descoperirea unei „cavităţi" la suprafaţa oceanului în zona Puerto Rico Trench („canalul portorican"), depresiunea fiind atribuită de oamenii de ştiinţă „distribuţiei neobişnuite a masei sub planşeul oceanic" care provoca abateri ale forţei de gravitaţie. În cazul Triunghiului Bermudelor s-a sugerat că surse epuizate de energie au păstrat totuşi oarecare forţă care – declanşată uneori – ar putea fi răspunzătoare nu numai pentru deviaţiile magnetice şi electronice, dar ar putea genera şi impulsurile electrice care provoacă furtunile magnetice.

Această teorie, una din cele mai neobişnuite dintre toate câte s-au formulat pentru a explica incidentele petrecute în Triunghiul Bermudelor, este susţinută şi de Cayce într-una din „citirile" sale. Totuşi, s-ar putea pune – pe

bună dreptate – întrebarea: oare afirmaţiile lui Cayce sunt altceva decât rodul unei imaginaţii fecunde pe care nu o putem decât admira? Este adevărat că sursele de energie descrise de el în urmă cu treizeci-treizeci şi cinci de ani încă nu fuseseră descoperite sau nici măcar imaginate în „lumea reală" (iar altele nici nu au fost încă realizate); însă trebuie să amintim că Edgar Cayce nu era fizician şi nici istoric, ci doar un tămăduitor clarvăzător cu înfăptuiri excelente. Cu toate acestea, previziunile făcute în cursul „citirilor" sale conţin câte ceva tulburător de exact, – ca de pildă – bomba atomică, asasinarea preşedintelui Statelor Unite, frământările rasiale din S.U.A. Şi chiar şi avalanşele de noroi din California. În plus, „citirile" lui Cayce întemeiate pe viziuni proprii sau pe amintirile subiecţilor din vieţile lor anterioare erau considerate lipsite de credibilitate şi adesea respinse de adepţii religiei, ştiinţei sau ai t? unu-lui-simţ, care nu acceptau teoria reîncarnării. Se pune întrebarea dacă nu ar exista, totuşi, o alta posibilitate de a explica relatările sale atât de amănunţite şi de valabile din punct de vedere ştiinţific despre civilizaţiile anterioare şi dezvoltarea lor potenţial periculoasă.

A

În cronicile Indiei antice, care adesea etalează concepţii neobişnuit de moderne despre materie şi univers, găsim referiri la ceea ce este numită „conştiinţă cosmică", ce vrea să însemne prezenţa persistentă a amintirilor despre tot ceea ce s-a petrecut în trecut. În prezent telepatia, influenţa şi persistenţa ascunsă a memoriei, precum şi forţa emanaţiilor psihice departe de a fi descalificate de cercetările ştiinţei moderne, sunt studiate nu numai pe suprafaţa pământului, dar şi în spaţiu, atât ca fenomene, cât şi ca mijloace de comunicare. Puterile spaţiale cele mai

importante, S.U.A. Şi U.R.S.S., au întreprins experienţe care sugerează că anticipaţia ştiinţifică suferă o metamorfoză care o transformă într-o viitoare ştiinţă a faptelor. Este posibil să fim martorii unor evoluţii surprinzătoare în acest domeniu unde în prezent unele individualităţi înzestrate au demonstrat – aproape fără să-şi dea seama – capacitatea lor de a pătrunde în gândurile unor contemporani şi, poate, în memoria ascunsă a celor din trecut. Trecutul, în cazul acesta, s-ar putea referi la amintiri moştenite prin cromozomi transmişi de strămoşii noştri. Căci, după „cum moştenim atributele fizice şi spirituale de la părinţi şi bunici, la fel le moştenim – într-un grad mai mic, probabil, de la străbunii noştri din trecutul îndepărtat, iar cromozomii memoriei pot constitui parte a acestei moşte-miri. Există un spaţiu amplu în creierul uman (din care se estimează că numai zece la sută este folosit) Pentru depozitare, ca într-o bancă de amintiri. 1 Aceasta ar putea explica amintirile incomplete la nanele persoane, sentimentul chinuitor de a fi, vizitat un loc unde – totuşi – nu a pus piciorul niciodată în viaţa actuală, până atunci; certitudinea tulburătoare că a trăit o perioadă îndelungată din viaţă în cadrul unui singur vis; repovestirea de către diverse persoane aflate – dar nu totdeauna – sub hipnoză a unor detalii din vieţile trăite anterior, care – verificate – s-au dovedit a fi corecte din punct de vedere istoric, când s-au descoperit şi amănunte necunoscute despre perioada respectivă; cazurile de exprimare cursivă, pe neaşteptate (şi apoi uitarea tot atât de bruscă) de către copii a unor limbi vorbite de strămoşii lor, dar pe care nu au avut de la cine să le înveţe. Aceşti factori cunoscuţi au fost atribuiţi adesea reîncarnării sufletelor, credinţă împărtăşită de budism, hinduism, precum şi de – poate – cea mai veche dintre credinţe pare se bucură de cea mai îndelungată

prezenţă în Istoria religiilor, aceea a Egiptului antic. Însă ideea memoriei moştenite oferă o posibilă alternativă, deşi de fapt ea aproximează acelaşi lucru, oarecum modificat, dacă în loc de a ne referi la reîncarnarea unui suflet oarecare, la întâmplare, luăm în consideraţie că unul din strămoşi se reîncarnează în noi, înzestrându-ne implicit cu amintirile sale acumulate deja, laolaltă cu celelalte atribute caracteristice, la fel cum generaţiile de computere pot fi programate să instaleze banca de memorii în noile maşini realizate.

Totuşi, indiferent dacă Edgar Cayce comunica efectiv cu sufletele sau memoriile reîncarnate ale oamenilor pe care îi slujea, efectul a fost acelaşi: interesul faţă de Atlantida, generat de „citirile" sale a dat un nou impuls subiectului, interes care a crescut neîncetat pe măsură ce descoperiri neaşteptate, în ultimul deceniu aproximativ, păreau să ofere sprijin substanţial „citirilor" despre Atlantida.

Toţi aceia care susţin teoria unei civilizaţii mondiale extraordinar de dezvoltate care a existat înainte de apariţia primilor muguri ai culturii egiptene şi sumeriene, sunt de mult consideraţi „cultişti", „senzaţionalişti", vizionari sau pur şi simplu nebuni. Această reacţie, faţă de ceea ce s-ar putea numi „reevaluarea" studiilor arheologice sau istorice, s-ar putea înţelege dacă luăm în consideraţie că existenţa unei mari civilizaţii cu trei milenii înainte de era noastră ar tulbura substanţial tabelele ordonate şi paşii progresivi ai istoriei de la începuturile ei timpurii în Egipt şi Mesopotamia, trecând apoi prin Grecia şi Roma, culminând în cele din urmă cu „supercivilizaţia" din zilele noastre. În treacăt se acordă recunoaştere, adesea, altor culturi străvechi puţin cunoscute, ca acelea din cele două Americi, India, Asia Centrală şi din alte câteva zone care, în orice caz,

nu afectează „linia directă” a civilizaţiei noastre. Deşi există un belşug de legende şi de înscrisuri străvechi în toate culturile antice despre nimicirea pe neaşteptate a unor mari civilizaţii înainte de potop, care progresaseră atât de mult încât îndrăzniseră să înfrunte cerul, zeii şi chiar pe Dumnezeu, şi cu toate că prezintă între ele asemănări evidente, faptul ar putea constitui pur şi simplu un exemplu concret al modului cum poveşti interesante s-au răspândit în lumea întreagă prin târgurile populare şi prin intermediul caravanelor şi navigatorilor de-a lungul mileniilor şi ulterior au fost păstrate în cronicile religiilor mai tuturor popoarelor de pe pământ. Legendele despre potopul universal, despre turnul pe care oamenii au voit să-l înalţe până la cer însă divinitatea a intervenit încurcându-le limbile şi împiedicându-i, precum şi alte istorii familiare circulau în cadrul civilizaţiilor amerindiene, şi au fost ascultate de primii cuceritori spanioli care au pus piciorul în cele două Americi, de la băştinaşii întâlniţi aici. În toată lumea legendele păstrate în memoria indigenilor – care însă trăiesc la umbra enormelor ruine ale unor construcţii gigantice ce nu au putut fi ridicate decât cu ajutorul unei tehnologii extrem de avansate în transportul şi aşezarea, cu mare îndemânare, una peste alta, a blocurilor de piatră – se referă, fără excepţie, la o rasă de oameni-zei care au mutat din loc uriaşele stânci, cu mii de ani înainte ca propria lor istorie să fi început. Există chiar urmele unui limbaj străvechi care este posibil să fi constituit mijlocul de comunicaţie între neguţători, poate un arhetip al limbii grecilor din antichitate, cu rezonanţe aramaice, într-o zonă situată atât de departe de Orientul Mijlociu, încât ai impresia că vorbitorii acelei limbi au fost azvârliţi acolo, pe cele mai îndepărtate ţărmuri, purtaţi pe crestele valurilor mărilor şi oceanelor. Limbajul

acesta include cuvinte din greaca arhaică pe care le găsim în limba populaţiei din Hawaii şi în alte limbi polineziene; în limba maya din Nahuatt, în Yucatán, în limba aztecilor şi în limba guanche dispărută, care era vorbită în insulele Canare de o rasă albă mişte rioasă. (Populaţia guanche, descoperită şi foarte curând exterminată de conchistadorii spanioli, a păstrat amintirea unui cămin mare al lor, cu o cultură superioară, care s-a scufundat în ocean). Vechile limbi din America conţin şi ele cuvinte de origine neîndoielnic aramaică şi feniciană, precum şi unele asemănătoare celor existente în limbile sinitice şi polineziene, originare din cealaltă parte a Pacificului, fapt ce indică lungi călătorii pe mare şi contacte culturale de o extremă vechime. Inscripţii în feniciană, aramaică, minoică, greacă, precum şi în limbi neidentificate sunt descoperite, cu frecvenţă crescândă, în junglele Ame-ricilor de Nord şi de Sud sau în zonele celei de „a doua dezvoltări". Dar legendele, miturile religioase şi curiozităţile lingvistice nu sunt suficiente să inspire încredere în alegaţiile cuprinse în „citirile" lui Cayce, nici în tradiţiile tribale sau legende şi nici chiar în mărturiile scrise din antichitate despre cunoştinţele ştiinţifice extrem de dezvoltate şi despre existenţa în vremurile cele mai străvechi a unor mijloace avansate de călătorie, de comunicare şi de distrugere la scară cosmică.

Tocmai în aceste domenii s-au realizat, totuşi, descoperiri neobişnuite, precum şi reevaluări ale descoperirilor materiale făcute în urmă cu mai mulţi ani. Ele cuprind indicii uluitoare cu privire la cunoştinţele avansate şi la invenţiile sofisticate dintr-o eră cu mult înainte de menţiunile istorice despre începuturile primei culturi, aparţinând Orientului Mijlociu. În această privinţă este interesant de amintit că legendele Egiptului şi ale Sumerului

se referă la o mare cultură anterioară de la care s-au inspirat şi care le-a insuflat elan locuitorilor ambelor state. Unele culturi, ca – de pildă – cele din Egipt, Bolivia, Perú, America Centrală, Mexic şi India antică, ca să menţionăm doar câteva, au stagnat sau chiar au regresat, în loc de a se sprijini pe impetuozitatea originală.

Încercarea de a susţine o sugestie serioasă cu privire la faptul că unele culturi foarte vechi de pe pământul nostru cunoşteau zborul cu aparate „mai grele decât aerul" va fi întâmpinată zeflemitor, în mod firesc.

Totuşi, un număr tot mai mare de obiecte produse de omul antic, ori de referiri scrise descoperite sau reexaminate în ultimii ani arată că oamenii erau conştienţi (dacă nu chiar familiarizaţi) de posibilitatea zborului cu aparate mai grele decât aerul, iar aceasta într-o epocă străveche, cu mult înainte de ceea ce noi numim „zorile istoriei". Niciuna din referirile scrise şi nici miniaturile nu pot fi comparate cu relatările pitoreşti din mitologia antică greacă, precum aripile lui Icar făurite din pene lipite între ele cu ceară, ori rădvanul lui Apollo cu patru bidivii focoşi înhămaţi la el. Dimpotrivă, referirile concrete demonstrează cunoştinţe de aerodinamică, precum şi de elemente privind decolarea, propulsia, frânarea şi aterizarea.

De exemplu, în colecţia de obiecte antice de aur aflate în Columbia se găseşte o miniatură a ceea ce iniţial s-a presupus a fi replica unei păsări sau poate a unei molii, ori a unui peşte zburător. Obiectul respectiv a fost descoperit într-un mormânt împreună cu alte relicve a căror vechime s-a considerat a depăşi 1800 de ani. Ulterior, acest obiect străvechi a fost examinat de Ivan Sanderson, cu ajutorul aparatelor optice de mărit, care a ajuns la concluzia că nu este vorba de reprezentarea vreunui organism viu şi că ar

putea fi un obiect mecanic foarte asemănător avionului, cu aripi delta, cu loc pentru motor şi carlingă cu parbriz, toate elementele obişnuite la un aeroplan modern, inclusiv coada bordurată cu eleşoane sau profundoare. Obiectul a fost verificat şi de mai mulţi piloţi şi ingineri, printre care J.A. Ulrich, un experimentat pilot care a luptat în cele două războaie mondiale, iar acum este profesor de aerodinamică, întrebat ce reprezintă obiectul respectiv, Ulrich – fără să-i cunoască proveniența şi nici faptul că el fusese apreciat deja ca fiind modelul unei păsări, al unei molii sau al unui peşte, a răspuns că la prima vedere pare a fi replica miniaturizată a avionului de vânătoare F-102 şi a adăugat că vârfurile aripilor curbate în jos şi întreaga formă a aeronavei demonstrează că este un „jet". A mai observat că lipsa unor elemente, de pildă a profundoarelor de la spate, necaracteristică pentru un F-102, îl făcea asemănător unui *Sabre*, recent fabricat în Suedia. Parte din părerile exprimate de el sunt deosebit de interesante dacă ţinem seama de menţiunile făcute de Cayce despre vehicule care pot zbura şi totodată naviga sub apă, precum şi de relatările primite din zona Triunghiului Bermudelor despre O.Z.N. – un, uneori pătrunzând în mare viteză în ape, apoi părăsindu-le la fel de iute. După cum s-a exprimat Ulrich: „Configuraţia este valabilă numai pentru anumite tipuri de zboruri, la foarte mare altitudine. Forma aripilor indică posibilitatea de a zbura şi la înălţimea de şaizeci de mii de picioare… Anvergura aripilor are drept scop să împiedice vibraţiile când depăşeşte bariera sonică… Structura aripilor arată capacităţile lor supersonice… Când se zboară cu viteză superioară sunetului se creează o pernă de aer… El va fi capabil *să zboare* şi sub apă… fără a-şi frânge aripile. Pentru ca o navă să se deplaseze în asemenea mediu, ea va fi

[construită] ca aceasta”.

Dar acest „avion” (dacă-i avion) nu este singura ciudăţenie arheologică. Alte exemplare, unele cu două rânduri de aripi, au fost descoperite între timp în diferite morminte precolumbiene. Se poate presupune doar câte alte modele curioase de realizări mecanice avansate din erele preistorice – unele poate chiar nerecunoscute ca atare de cei care le-au folosit ulterior – au fost pierdute când cuceritorii spanioli au topit obiectele de aur făurite de mâna omului pe care le-au găsit şi pe care le-au turnat sub formă de bare pentru mai uşoara lor împărţire între invadatori.

Reprezentări picturale a ceea ce par a fi aeronave sau rachete au fost identificate şi, recunoscute din ce în ce mai frecvent în artele culturilor antice din cele două Americi. Majoritatea mărturiilor scrise sau picturale ale naţiunilor civilizate au fost distruse de spanioli, dar unele au dăinuit pe alte căi – săpate în stâncă, pictate pe vase, cioplite în piatră sau ţesute în pânzele folosite drept linţoliu pentru înfăşurarea mumiilor. Există un exemplu deosebit de grăitor – profilul unui mayaş înclinat în faţă, săpat pe marginea unui sarcofag de piatră – descoperit în interiorul unei piramide la Palenque, în Mexic. Nu se ştie ce reprezintă întreaga sculptură. Un om de ştiinţă – autoritate în cultura maya – afirmă că tabloul reprezintă, în partea inferioară, un monstru pământean pe care se sprijină silueta unui om, iar întreaga imagine e dominată de un arbore. Însă Alexandr Kazantzev, scriitor rus de literatură de anticipaţie, dă o interpretare mai revoluţionară. El consideră că silueta aplecată în faţă se află închisă într-un vehicul spaţial (reprezentat stilizat), comparabil cu rachetele proiectate şi construite în zilele noastre. Chiar şi poziţia omului (ori a pilotului?) este asemănătoare cu cea a astronauţilor noştri

înainte de lansare; iar celelalte detalii – de la antenă şi până la sistemul de dirijare a zborului, tur-bocompresoarele, rezervoarele de combustibil, camera de ardere (combustie), turbinele şi eşapamentul pot fi identificate, deşi modificate din considerente stilistice. Se creează senzaţia că modul de reprezentare a vehiculului spaţial se întemeiază pe reminiscenţe dintr-o eră cu civilizaţie superioară, când exista capacitatea de a proiecta cu precizie, şi nu doar stilizat, asemenea aeronave.

A

În august 1973, astronauţii din *Skylab 2* au, primit, în timp ce se aflau pe orbită, o misiune din cele mai neobişnuite. Li s-a cerut să fotografieze, dacă va fi posibil, „liniile din Nască", o serie de linii trasate artificial în Valea Nască din Perú, pentru a determina dacă sunt vizibile din spaţiu. Aceste semne enorme trasate pe sol sunt constituite dintr-o serie de linii drepte, figuri geometrice, desene uriaşe reprezentând animale vizibile numai din atmosferă, precum şi nişte fâşii lungi ce păreau să indice cu claritate piste de aterizare pentru aeronave. Ele – liniile, figurile şi desenele – erau trasate pe pământ sau cioplite în solul stâncos al văii, în vremuri trecute, nedefinite. Fiindcă de pe sol nu puteau fi văzute, nu circulau nici legende locale în legătură cu ele şi au fost descoperite întâmplător din aer cu prilejul cercetărilor întreprinse în Anzi pentru găsirea unor surse de apă. Liniile şi desenele gigantice ocupă o mare parte din Valea Nască, în suprafaţă de şaizeci de mile lungime şi zece lăţime. Uneori ele dispar în faţa unui obstacol, vreun munte puţin înalt, dar reapar cu perfectă acurateţe de partea cealaltă. Câteodată, ca în cazul presupuselor piste de aterizare, ele sunt foarte largi; alteori ele desenează artistic figuri sofisticate de animale, peşti, păsări şi chiar şi ale unui enorm păianjen. Teorii cu

privire la originea lor sunt multe; ceea ce se poate afirma cu certitudine este că ele au fost făcute de oameni ce posedau instrumente de calcul extrem de perfecţionate şi că au fost realizate pentru a fi zărite din atmosferă, aceasta fiind calea unică de a le observa.

A

În Golful Pisco, de pe coasta peruviană, se află un perete înalt de stâncă pe care a fost cioplit un trident enorm (ori un candelabru, după cum va interpreta privitorul) care – spre deosebire de liniile de la Nască – se află la peste 800 de picioare înălţime şi a putut fi zărit cu uşurinţă de pe mare de către invadatorii spanioli, care I-au interpretat ca un semn al Sfintei Treimi pentru a-i încuraja să cucerească şi să-i convertească pe păgâni. Oricare i-ar fi fost destinaţia, tridentul se observă mai uşor din văzduh decât de pe mare, iar dintele central al furcii ţinteşte drept spre Valea Nască, parcă ar fi fost menit să indice direcţia către presupusele piste de aterizare, care constituiau, poate, şi baze pentru aeronavele ale căror miniaturi de aur ne intrigă atât de mult.

Alte desene geometrice şi figuri enorme menite, în aparenţă, să fie zărite din văzduh, există şi în alte zone ale celor două Americi ca, de pildă, uriaşele siluete umanoide din deşertul Tarapaca din Chile, Labirintul Navajo din California, Movilele Elefantului şi Şarpelui din Wisconsin, precum şi altele în diferite colţuri ale lumii, adesea fără nicio istorie arheologică anterioară.

Acest uriaş depozit arheologic care este Egiptul a început să ne dezvăluie recent unele indicii surprinzătoare despre principiile antichităţii ale zborului cu aparate mai grele decât aerul. Spre deosebire de aeroplanele de aur din Columbia, acestea sunt confecţionate din lemn şi au fost găsite în morminte unde s-au conservat perfect, fără să

putrezească, datorită climei foarte uscate din Egipt. Astfel, în muzeele egiptene au fost găsite, printre exponate, piese care par modele de planoare – descoperite în morminte – şi care fuseseră catalogate drept păsări. Un model de lemn aflat în Muzeul de Antichităţi al Egiptului a fost identificat şi studiat de dr. Khalil Messiha, în 1969. Modelul, departe de a reprezenta o pasăre, posedă caracteristicile unui avion monoplan din zilele noastre: cârma, ori coada în poziţie verticală, iar fuselajul are o secţiune în aripă, pentru creşterea rezistenţei la presiunea aerului. Comentând unghiurile care se observă la ambele flancuri, Messiha G. Messiha, mecanic de bord, spunea: „Unghiurile diedre negative îndeplinesc aceleaşi funcţii ca şi cele pozitive; o secţiune relevă că suprafaţa aripii este parte a unei elipse, ceea ce conferă stabilitate în zbor, iar forma aerodinamică a fuselajului, rezistentă la presiunea aerului, reduce rezistenţa la înaintare, fapt descoperit după ani de muncă experimentală în aeronautică".

Aeroplanul, după mii de ani, este capabil încă să planeze când este lansat din mână, ca un aeromodel, iar performanţele sale admirabile demonstrează cunoştinţele de aerodinamică ale acelora care l-au construit.

După ce Messiha a sesizat că anvergura aripilor unor modele de păsări este aproape identică cu anvergura noii aeronave Caravelle, alte potenţiale avioane sau planoare au fost identificate, iar în 1973 Muzeul de Antichităţi din Cairo a organizat o expoziţie cu 14 asemenea modele, ca dovadă a cunoştinţelor în materie de zbor în vechiul Egipt. Nu ştim dacă aceste obiecte, făurite de om, au fost inventate sau moştenite de la o cultură mai veche. Totuşi, ţinând seama că majoritatea obiectelor descoperite în morminte redau în miniatură modele de dimensiuni mari în original, este

posibil ca sub nisipurile deşertului un planor sau o aeronavă să aştepte excavatorul.

Cele mai vechi mărturii scrise din antichitate despre aparate de zbor sunt – poate – acelea conţinute în *Mahābhārata*, marea epopee indiană care, deşi se afirmă că a fost aşternută în scris, în forma ei actuală, cu 1500 de ani înainte de era noastră, se pare că ea a fost copiată şi recopiată din antichitatea cea mai îndepărtată. Epopeea descrie faptele zeilor şi ale popoarelor străvechi din India, dar conţine o asemenea bogăţie de amănunte de natură ştiinţifică, încât atunci când a fost tradusă pentru prima dată, la mijlocul secolului al XIX-lea, referirile la propulsia aparatelor de zbor şi la rachete nu au fost înţelese de tălmăcitor, căci mecanismele descrise cu mii de ani în urmă aveau să apară la noi de-abia după o jumătate de secol. Multe din versurile *Mahābhāratei* dedicate maşinilor de zbor numite *vimana*, cuprind informaţii amănunţite despre principiile lor de construire, ignorate de traducător. Într-un alt text străvechi indian – *Samaran-gana Sutradhara* – se discută – temeinic şi pe îndelete „despre avantajele şi dezavantajele diferitelor tipuri de aparate de zbor, comentându-se capacităţile relative de înălţare în văzduh ale acestora, viteza de croazieră şi la aterizare; ba chiar se descrie combustibilul folosit drept sursă de energie – mercurul – şi se fac recomandări cu privire la tipurile de lemn şi de metale uşoare, absorbante de căldură, potrivite la construirea aeronavelor. Textul mai conţine informaţii detaliate despre cum să se procedeze pentru „a fotografia" avioanele inamice şi pentru a se determina tipul aeronavelor inamice, despre modul cum trebuie anihilaţi piloţii duşmani şi, în cele din urmă, distruse aeronavele – *vimana* – pe care le pilotează.

Într-o altă epopee clasică indiană, *Rāmāyana*, găsim curioasele descrieri ale călătoriilor întreprinse cu aeronave, cu mii de ani în urmă. Detaliile în legătură cu priveliştea oferită de Ceylon şi de regiunile de coastă văzute din înaltul cerului sunt relatate cu atâta acurateţe şi se aseamănă atât de mult cu ceea ce putem observa în zilele noastre – liniile coastelor, curburile solului, formele dealurilor, aspectul oraşelor şi pădurilor – încât creează convingerea că descrierea a fost făcută mai degrabă de *vreun călător* străvechi pe calea aerului, decât că ea ar fi rodul imaginaţiei. Într-un compendiu al *Rāmāyanei*, *Mahāvīra Charita*, eroul-zeu Rama, la înapoierea sa din Larca, de unde o salvase pe soţia sa, Sita, călătoreşte cu o *vimana* specială, descrisă astfel; „… se mişca nestânjenită, cu iuţeală nelimitată şi întru totul strunită, supunându-se voinţei [celui] care o conducea… prevăzută cu ferestre la încăperi şi cu scaune excelente…", exemplu de lucrare clasică străveche ce poate constitui o reclamă modernă pentru Air India, în acelaşi text găsim un dialog deosebit de surprinzător prin conţinut, dacă ne gândim că discuţia a precedat cu mai multe mii de ani călătoriile cosmice actuale, precum şi relatarea observaţiilor asupra modului cum sunt privite lucrurile din spaţiul extraterestru:

„Rama: Carul acesta din cele mai minunate parcă şi-atmodificat ritmul de înaintare.

Vişişara: Carul se desprinde acum de mijlocul lumii. f noastre.

Sita: Cum se face că în plină zi apare… cercul [

acesta de stele?

Rama: Regină! Cu adevărat este o cunună de stecle, însă din cauza distanţei mari nu le puteam zări, – " mai ales că vederea noastră este afectată şi redusă de razele soarelui.

Acum însă carul nostru s-a înălţat şi cauzele au fost înlăturate…" [aşa că putem vedea stelele).

Nu ştim dacă aceste relatări sunt reminiscenţele unei civilizaţii străvechi, extrem de dezvoltată tehnic, ori sunt simple fantezii comparabile cu faptele şi lucrurile imaginate de scriitorii moderni de „science-fiction"; fapt este că unele din relatările din trecutul îndepărtat ne sună la ureche ciudat de actuale, cu excepţia combustibilului folosit la propulsarea aeronavei (care, bineînţeles, ar putea fi o greşeală de traducere): „În interior trebuie plasat motorul cu mercur, cu aparatele pentru încălzirea mercurului dedesubt. Forţa latentă a mercurului stârneşte vârtejul propulsor, iar un om aflat în interior poate călători la mari depărtări în ceruri… patru vase cu mercur trebuie făurite în interiorul structurii. Când ele au fost încălzite de focul ţinut sub control… mercurul dezvoltă o forţă ca tunetul în *vimana*… Dacă motorul din fier, cu încheieturile bine sudate, este umplut cu mercur, iar focul este îndreptat către partea superioară, se dezvoltă o forţă care urlă ca un leu… şi deodată străluceşte ca un mărgăritar pe boltă…"

Dar miniaturile şi desenele de aeronave, precum şi relatările despre rachete şi zboruri spaţiale sunt doar un indiciu şi nu – o dovadă despre nivelul ştiinţific foarte ridicat. Totuşi, anumite tehnici şi obiecte făurite de om – al căror caracter real a fost recunoscut uneori mulţi ani după descoperirea lor – ne furnizează dovezi mai tangibile despre capacităţile tehnologice nebănuite ale predecesorilor noştri din trecutul îndepărtat.

Un exemplu valabil îl constituie cel oferit de „computerul de stele" Antikythera, un obiect de bronz compus din plăci şi roţi, ori cadrane, sudate între ele de apa sărată a Mării Egee în fundul căreia a fost găsit, împreună cu

alte relicve, majoritatea statui, cu 75 de ani în urmă. Examinat din nou peste aproape şaizeci de ani, supus unui tratament de curăţire prin băi acide şi studiat de mai mulţi arheologi, printre care Derek de Solia Price şi George Stamires, obiectul s-a dovedit a fi, de fapt, un aparat cu angrenaj pentru poziţionarea stelelor şi un computer pentru calcularea orbitelor planetare, un mecanism de control a poziţiei în timpul nopţii, într-un cuvânt un aparat ce indică nebăâiuite cunoştinţe de navigaţie şi astronomie în antichitate. După cum s-a exprimat dr. Price, „nicăieri în lume nu a mai fost găsit un asemenea instrument… A descoperi un asemenea obiect este ca şi cum ai descoperi un avion cu reacţie în mormântul lui Tu-tankamon…", o eventualitate care poate că nu depăşeşte limitele posibilului în lumina ultimelor descoperiri.

Alte dovezi concrete ale capacităţii tehnice poate că zac în muzee, clasificate drept obiecte de cult, jucării de copii sau etichetate „necunoscute". Wilhelm König, un arheolog german care făcea cercetări într-un şantier al unui sit arheologic vechi de 2000 de ani în apropierea Bagdadului, cu puţin înainte de ultimul război mondial, a descoperit un obiect ciudat făcut de mâna omului – mai mulţi cilindri lipiţi în linie, acoperiţi cu asfalt şi aşezaţi într-un ulcior pre văzut cu o fişă de fier, cu alte cuvinte „b baterie uscată fără electrolitulcare, de bună seamă, se evaporase oricare ar fi fost el. Când i s-a adăugat un electrolit proaspăt – sulfat de cupru – bateria a funcţionat perfect. După descoperirea sa iniţială, König a depistat părţi ale altor baterii asemănătoare expuse deja în muzee şi etichetate drept „obiecte cu folosinţă necunoscută". Astfel de „baterii" au fost excavate ulterior şi în alte regiuni din Orientul Apropiat. Se pare că erau folosite la galvanizarea metalelor, dar se pune întrebarea:

cunoştinţele extrem de vechi despre electricitate – moştenite poate de la culturi anterioare, dar uitate şi redescoperite în secolul al XVIII-lea – au fost folosite numai în procesul de galvanizare? în lumea greacă şi în cea romană se foloseau pentru luminat, torţe şi lămpi cu ulei; de aceea, atunci când întâlnim coridoare între două clădiri vechi, urmele de funingine şi de fum sunt vizibile şi astăzi pe tavane. Dar în cazul civilizaţiei egiptene mult mai vechi, tunelurile subterane frumos sculptate şi pictate, nu prezintă urme lăsate de torţe sau de lămpi, la fel ca şi tavanele şi pereţii unor peşteri din Europa apuseană împodobite cu picturi sofisticate executate de maeştri magdalenieni şi auringnacieni cu 12.000 până la 30.000 de ani în urmă.

Un străvechi basorelief din templul lui Hathor de la Dendera, Egipt, considerat dintotdeauna o enigmă arheologică, prezintă o scenă în care doi slujitori cară fiecare câte un obiect ce seamănă mult cu un bec electric uriaş prevăzut cu filament în formă de şarpe subţire, ambele conectate la o cutie, generator ori întrerupător, prin cabluri împletite; întregul tablou sugerează cu mult realism becuri electrice puternice sprijinite pe suporturi izolatoare termice de înaltă tensiune. Privind cablurile, dr. John Harris, de la Oxford, a subliniat: „Cablurile sunt, în mod virtual, copii exacte ale celor folosite în zilele noastre. Ele arată a fi foarte groase şi sunt striate, ceea ce indică un mănunchi de fire mai degrabă (cu folosinţe diferite) decât un singur cablu…”

Există şi alte ilustraţii pe papirusuri şi în basoreliefuri, păstrate mii de ani în bună stare de clima uscată a Egiptului, pe care dacă le examinezi fără idei preconcepute şi le priveşti din perspectivă modernă, descoperi că ele par să demonstreze convingător folosirea în antichitate a aparaturii moderne. Să ne reamintim că în cronicile egiptene

se fac referiri la domnia zeilor înainte de instaurarea primei dinastii egiptene, epocă ce era caracterizată de o civilizaţie superioară şi de forţe miraculoase, păstrate în memorie şi consemnate în cele mai vechi înscrisuri ale culturii mondiale antice.

Este surprinzătoare constatarea că popoare din antichitate, care au existat cu mult înaintea grecilor şi romanilor, posedau cunoştinţe de astronomie şi de matematici superioare, ştiau să calculeze timpul şi să facă măsurători pe pământ sau în sistemul solar, cu mii de ani înainte ca aceleaşi cunoştinţe să fie reînviate sau redescoperite în vremurile noastre.

În acest scop şi pentru a culege asemenea informaţii cultura sau culturile străvechi trebuiau să folosească telescoape sau alte instrumente suficient de precise pentru a realiza calcule exacte. Descoperiri extraordinare au fost făcute în urma studierii de către profesorul Charles Hapgood a unor hărţi medievale („Hărţile străvechilor regi ai mărilor"), care a petrecut mulţi ani reexaminându-le în lumina informaţiilor pe care le conţin despre pământ şi care se presupunea că nu erau cunoscute la vremea redactării lor. Unele din aceste hărţi au fost copiate şi recopiate de-a lungul secolelor, după originale dispărute între timp, care erau păstrate în Biblioteca de la Alexandria. Ele vorbesc cu o acurateţe uluitoare despre pământuri încă nedescoperite (conform istoriei pe care am învăţat-o noi în şcoală) la vremea când originalul, ba chiar şi, copiile au fost desenate, ca – de pildă – cele două Americi şi Antarctida, cu mii de ani înainte de Columb.

„Harta Piri Reis" – care prezintă o parte a unei hărţi mai mari a lumii şi care a fost găsită în 1929 printre rămăţiţele haremului sultanului turc detronat – prezintă cu

claritate coasta reală a Antarcticii, *aşa cum ar arăta* neacoperită de gheţuri, precum şi topografia interiorului continentului, *aşa cum ar arăta* fără învelişul de gheaţă. Examinându-se regiunea interioară a Antarcticii, în vecinătatea Mării Ross, s-a demonstrat că ea a fost acoperită de gheţari timp de cel puţin şase mii de ani, ceea ce înseamnă că originalul hărţii a fost desenat cu mult înainte ca istoria să fi început a fi scrisă, pe vremea presupusei Atlantida şi a reputatei ei culturi.

O altă hartă numită „King Jaime World Chart", din 1502, de asemenea copie după altele mult mai vechi, prezintă deşertul Sahara ca un ţinut fertil cu mari lacuri, ape curgătoare şi oraşe, aşa cum de fapt a fost cândva, în vremuri foarte îndepărtate. „Harta Lumii Buache", din 1737, copiată după o străveche hartă grecească, prezintă Antarctida (de menţionat că simpla ei existenţă era doar bănuită până în 1820, când a fost confirmată) ca două mari insule despărţite de o mare interioară. Dacă am putea înlătura învelişul de gheaţă, întocmai aşa ar arăta Antarctida, fapt demonstrat de-abia în zilele noastre cu prilejul expediţiilor întreprinse în Anul Geofizic International, în 1958. Alte hărţi prezintă unii gheţari din timpul ultimei ere glaciare, ale căror urme sunt încă vizibile în unele părţi din Europa, Anglia şi Irlanda, iar pe o altă hartă Strâmtoarea Behring nu este trasată, ea fiind străbătută de un istm, aşa cum a fost odinioară.

Trăsătura caracteristică a acestor hărţi antice recopiate o constituie faptul că pe ele găsim trasate cu exactitate coordonatele şi longitudinile (realizare înfăptuită în epoca modernă de-abia la finele secolului al XVIII-lea), ceea ce evidenţiază posedarea cunoştinţelor de geometrie sferică, precum şi folosirea unor instrumente geodezice de

excelentă precizie, ca şi posibilitatea ca originalele să fi fost desenate în urmă cu 8.000 – 10.000 de ani, deci cu multe veacuri înainte de începuturile istoriei noastre scrise.

Curioase frânturi de informaţii astronomice corecte ne parvin de la popoarele din antichitatea străveche care – după cunoştinţa noastră – nu posedau telescoape gigantice sau normale pentru a putea obţine şi a ne oferi asemenea date, printre care: faptul că Marte are doi sateliţi (cu distanţele lor faţă de planetă), cei şapte sateliţi ai lui Saturn, cele patru luni ale lui Jupiter, precum şi fazele lui Venus (numite „Coarnele" în cronicile babiloniene). Au fost descoperite chiar şi aspectele unor stele îndepărtate: constelaţia Scorpionul este numită aşa pentru că „are coadă", o cometă în interiorul constelaţiei, dar lucrul acesta se putea distinge numai cu un telescop puternic. De partea cealaltă a oceanului, mayaşii din America Centrală, poate inspiraţi de o cultură anterioară, numeau tot „Scorpionul" aceeaşi constelaţie. (Dintre toate popoarele străvechi, calculul anului solar realizat de mayaşi este – în comparaţie cu calendarul stabilit de alte civilizaţii, inclusiv a noastră – cel mai aproape de realitate: 365, 420 zile, cifra exactă fiind 365, 422 zile). Pe măsură ce cunoştinţele ştiinţifice au regresat – în aparenţă – de la apogeul lor din antichitate, unele din informaţiile astronomice s-au transformat în legende ca aceea a zeului (planetei) Uranus, care şi-a devorat (eclipsat) propriile progenituri (lunile), pe care apoi le-a vomitat (finalul eclipsei). Deşi asemenea fenomene nu mai puteau fi urmărite din pricina dispariţiei aparatelor optice, informaţiile astronomice s-au păstrat prin mituri semireâigioase.

Poate că cea mai neobişnuită dovadă dintre toate câte sunt pe lume despre faptul că a existat în trecutul extrem de

îndepărtat o ştiinţă foarte dezvoltată şi care încă se mai află la îndemâna noastră, este Marea Piramidă din Egipt. Timp de mii de ani aceasta a fose considerată drept un lăcaş de înmormântare, deşi în tradiţia copţilor – o minoritate descendentă direct din Egiptul antic – se susţine că piramida este o compilaţie a cunoştinţelor datând din timpul „domniei zeilor", ca ea se va dovedi a fi o carte cioplită în piatră, scrisă de Surâd – unul din regii de *dinainte Potopului* – care carte va fi citită în viitor de aceia care vor poseda suficiente cunoştinţe pentru a o descifra. Caracterul Marii Piramide de depozitar al informaţiilor a fost sesizat şi de inginerii francezi care l-au însoţit pe Napoleon în campania din Egipt. Folosind-o drept punct de triangulaţie ei au observat că laturile piramidei erau perfect aliniate celor patru puncte cardinale, cu meridianul longitudinal trecând exact prin vârful ei, şi că liniile diagonale – după ce şi ele străbat vârful – îndreptate spre nord vor secţiona cu precizie Delta Nilului. Linia prelungită spre nord prin punctul de întretăiere a diagonalelor de la bază va-trece doar la 4 mile distanţă de Polul Nord, dar se poate lua în consideraţie posibilitatea ca – în timpul secolelor care au trecut de la construirea lor şi până în prezent – Polul Nord să-şi fi modificat poziţia.

Sistemul nostru actual de măsurare a lungimilor se întemeiază pe metru, a zecea milioana parte dintr-un meridian, sistem stabilit de francezi chiar înainte de invadarea Egiptului. Cotul piramidal de 50 de inci folosit în Egiptul antic, care a precedat cu mii de ani metrul francez, este aproape egal cu acesta în lungime, dar de fapt este mai exact, căci el se întemeiază pe axul polar în loc de lungimea oricărui meridian, care poate oscila în raport de formele de-relief ale pământului.

Unele măsurători făcute la Marea Piramidă cu cotul

egiptean relevă uimitoare cunoştinţe în legătură cu pământul şi cu locul lui în sistemul solar, cunoştinţe uitate şi redescoperite numai în epoca modernă. Acestea sunt exprimate în matematică: perimetrul piramidei este echivalent cu numărul zilelor din an, respectiv 365, 4; dublând perimetrul se capătă echivalentul unui minut dintr-un grad la ecuator; distanţa de la bază la vârf măsurată pe muchie este a şase suta parte dintr-un grad de latitudine; înălţimea multiplicată cu 109 dă aproximativ distanţa de la pământ la soare; perimetrul împărţit de la două ori înălţimea piramidei dă valoarea lui *n*, 3, 1416 (cu mult mai exact decât la matematicienii antici greci care au indicat 3, 1428); greutatea piramidei multiplicată cu 1015 da aproximativ greutatea pământului. Axa polară a pământului se schimbă în spaţiu de la o zi la alta (aducând o nouă constelaţie a zodiacului în spatele soarelui o dată la fiecare 2.200 de ani) şi ajunge la poziţia sa iniţială o dată la 25.827 de ani, cifra pe care o căpătăm dacă sunt adunate laolaltă diagonalele bazei. Măsurătorile efectuate la Camera Regelui din interiorul Marii Piramide dau exact dimensiunilecelor două triunghiuri de bază pitagoreene: 2 – 5 – 3 şi 3 – 4 – 5, deşi ea a fost construită cu câteva mii de ani înainte de Pitagora; acestea fiind doar câteva din coincidenţele măsurătorilor la Marea Piramidă.

Se pune întrebarea, de ce a fost nevoie de o construcţie gigantică şi atât de complicată pentru asemenea informaţii? Răspunsul ar putea fi că în urma unui şir de catastrofe globale, supravieţuitorii – care deţineau încă facilităţi tehnologice – au dorit să transmită viitorului ştiinţa lor prin mijloace care să nu poată fi nimicite, chiar dacă toate mărturiile scrise şi toate limbile de pe pământ ar pieri. În această privinţă trebuie reţinut faptul că atunci când

exploratori extratereştri sosesc pe Pământ sau când sondele noastre spaţiale întâlnesc în drumul lor alte civilizaţii, matematica şi ecuaţiile matematice sunt mijloace efective de stabilire a primelor contacte, deoarece orice călătorie de genul acesta va avea drept bază ştiinţa şi tehnologia întemeiate pe matematică. Mesajul piramidei ne-ar putea dezvălui şi oferi în viitor mult mai multe elemente informaţionale, pe măsură ce devenim mai abili în a le recunoaşte.

Cercetătorii Marii Piramide şi ai tradiţiilor copte au opinat că această uriaşă structură constituie depozitul unui mănunchi de cunoştinţe care ulterior s-au risipit şi s-au pierdut, cu excepţia unei părţi care s-a păstrat în legende. Aceste vestigii ale unei sau ale unor civilizaţii anterioare dezvoltate la scară mondială, care ni se par cunoscute, s-ar putea să indice ca – pe când o anumită evoluţie a acestora a fost asemănătoare cu cea a civilizaţiei noastre – ele au progresat în alte domenii, care nu ne sunt familiare. Structuri gigantice de piatră răspândite în lumea întreagă sunt etichetate „cu origine necunoscută", ceea ce înseamnă că nimeni nu ştie cine le-a ridicat în realitate; ele se aseamănă între ele, în general, prin construcţie, precum şi prin alinierea la planete – la soare şi la lună şi la orbitele lor, la constelaţii şi la stele fixe, ca şi la unele forţe, posibil la câmpul magnetic şi curenţii Terrei. Aceste relicve preistorice enigmatice includ piramidele de la Teotihuacán din Mexic, oraşele arhaice din Yucatán, ruinele preincaşe din Anzii peruvieni şi liniile de la Valea Nască; masivele ruine de la Tiahuanaco la o altitudine de 13.500 de picioare, stâncile gigantice din Insulele Britanice, îndeosebi Stonehenge şi Avebury, şi menhirele din Bre-tania (unele din ele pătrunzând adânc în ocean); ruinele preistorice din insulele

mediteraneene, din Orientul Mijlociu şi din Asia de sud-est, rămăşiţele ciclopice din Caroline, Marchize şi din alte insule din Pacific, structurile monolitice din Marea Caraibilor, lucrările preistorice în piatră din Nielba, Spania, şi construcţiile de piatră cu origine necunoscută din nordul Africii, inclusiv din Egipt, precum şi înşiruirea de mari movile din Statele Unite, şi piramidele arhaice din China.

Până în prima decadă a secolului nostru, locuinţele din China erau – înainte de a fi construite – orientate, la sfatul unui necromant, de asemenea manieră încât să beneficieze de „calea fericită" şi de curenţii care străbat lumea în lung şi în lat (de reamintit că, din câte cunoaştem, prima busolă a fost făurită în China).

Un comentator perspicace al peisajului arhitectural chinez, dr. Ernst Borschmann, observa că templele, pagodele, pavilioanele sunt dispuse radial faţă de un centru, sugerând câmpul magnetic terestru. Obiceiul de a se orienta după liniile de energie terestră (în limba chineză *fen-şui*, adică „vânt-apă") – posibilă rămăşiţă a unei ştiinţe cândva avansată – a fost etichetat drept „superstiţie feudală" şi abandonat în prezent, deşi o altă formă de superstiţie – acupunctura – care şi ea poate că este o relicvă ştiinţifică valabilă, camuflată de-a lungul veacurilor sub mantia magiei, a fost înălţată pe poziţii de respectabilitate de către regimul chinez actual.

Dacă forţele magnetismului şi ale antimagnetismului fuseseră stăpânite şi dezvoltate din cele mai vechi timpuri, până la acel punct când gravitaţia – ea însăşi o formă a magnetismului – a putut fi canalizată la fel ca toate celelalte forţe ale naturii, atunci am putea obţine explicaţii valabile cu privire la modul cum au fost realizate unele construcţii aparent imposibile din punct de vedere tehnologic, între

care se numără mulţi din monoliţii stâncoşi ce par a fi aduşi pe calea aerului şi cocoţaţi pe crestele munţilor sau azvârliţi pe buza prăpăstiilor.

Intrigă ideea că unele resturi ale tehnicii electromagnetice din antichitate ar putea proteja şi astăzi unele secrete încă neelucidate ale piramidelor egiptene – respectiv încăperi sigilate în interiorul construcţiilor. De câtva timp se află în curs de aplicare proiectul de pătrundere în structurile interioare ale piramidei lui Kefren de la Gizeh, prin sondarea maselor de piatră cu ajutorul razelor cosmice. Realizarea proiectului a fost dirijată de dr. Amr Gohed, de la Universitatea Ein Shams, Cairo, folosind – printre alte echipamente – un computer nou I.B.M. 1130. Deşi testele au fost realizate cu deosebită competenţă, înregistrările făcute pe parcurs asupra aceleaşi zone nu se asemănau deloc, diferind de la o zi la alta. Dr. Gohed spunea: „Desfide toate legile cunoscute ale electronicii şi ale ştiinţei…" şi „este imposibil din punct de vedere ştiinţific?!" Într-un articol din *Times* (Londra) se scria: „… Speranţele unor descoperiri mari s-au limitat la o mulţime de simboluri lipsite de sens…", iar dr. Gohed, recunoscând eşecul eforturilor depuse până în acel moment, a declarat: „… În piramidă acţionează anumite influenţe care nu ţin seama de legile ştiinţei…". Ceea ce ni se pare o încălcare a legilor ştiinţei, în cazul acesta va putea fi pur şi simplu acţiunea altor legi, ori folosirea sau modificarea unor legi pe care nici astăzi nu le înţelegem – tensiuni şi eforturi ce reprezintă forţele ascunse ale pământului, planetelor, soarelui, lunii şi stelelor.

În cartea sa *The View Over Atlantis* (Privire asupra Atlantidei), John Mitchell se referă la unitatea culturii preistorice, spunând: „Pământul este presărat cu asemenea lucrări de construcţii şi de tehnologie preistorică legate de

folosirea magnetismului polar". El opinează că trăim „în interiorul unor străvechi structuri ale căror dimensiuni vaste le-au făcut, până acum, să rămână invizibile", făcând legătura între marile relicve de stânci uriaşe ale preistoriei care dăinuie încă pe câmpii şi pe crestele munţilor, în deserturi şi în junglă, precum şi sub apele mărilor şi oceanelor. După părerea sa, „filosofii acelor vremuri [socoteau că] pământul este o fiinţă vie, cu trup propriu şi ea – la fel ca toate creaturile – posedă sistem nervos care se supune influenţelor câmpului magnetic. Centrii nervoşi ai pământului corespundeau cu punctele medicinii chi neze de acupunctura pe corpul omenesc şi erau protejaţi şi slăviţi prin clădiri sacre, ele însele fiind făurite ca microcosmosuri ale ordinii cosmice..."

Indicii despre posibila existenţă a unei sau a unor civilizaţii mondiale în trecutul îndepărtat – care au pierit datorită catastrofelor naturale sau provocate artificial cu mult înainte de începuturile consemnărilor istoriei moderne, cu aproximativ patru milenii înainte de era noastră – deci asemenea semne supravieţuiesc în mare măsură prin fragmentele ştiinţelor avansate de odinioară transmise prin viu grai, din generaţie în generaţie, sau prin cronici. Clădiri sau monumente care ne-au parvenit, poate, dintr-o asemenea perioadă, oricât de impunătoare ar fi ele, sunt greu – dacă nu imposibil – de datat, în plus, perioada pe care am acordat-o ca timp pentru apariţia şi evoluţia omului civilizat nu este suficientă pentru făurirea acestor culturi foarte ipotetice. Totuşi, recentele descoperiri făcute de dr. Louis Leakey şi Mary Leakey la Olduvai George, Tanzania, precum şi cele făcute de Richard Leakey în Kenya, indică faptul că omul primitiv ar fi putut apărea în urmă cu 2000.000 de ani, iar vechimea uneltelor găsite în peşterile

de la Val-lonet, Franţa, a fost stabilită la 1.000.000 de ani. Studiindu-se craniul omului de cromagnon (apreciat, în general, că a trăit cu 30.000 – 35.000 de ani înaintea erei noastre) s-a observat că volumul craniului acestuia (şi implicit dimensiunea creierului respectiv) era cel puţin egal cu al nostru, iar uneori chiar superior.

Pe când minunatele picturi de animale din peşterile Franţei (în prezent unele din ele sub nivelul solului) au fost acceptate ca moştenire a patrimoniului universal, alte mărturii artistice mai puţin cunoscute ar putea determina o reevaluare fundamentală a vârstei omului civilizat. Desenele scrijelite pe bucăţi netede de stâncă la Lussac-les-Châteaux, Franţa, acceptate ca făcând parte din epoca „omului cavernelor sunt de-a dreptul incredibile prin conţinut: cu mii de ani înainte de ceea ce noi numim „zorii civilizaţiei" au fost reprezentaţi oameni în ţinută neaşteptat de modernă, înveşmântaţi în robe, încălţaţi cu cizme, purtând cingători, pălării şi pelerine, iar bărbaţii au bărbile şi mustăţile rase.

Alte picturi sofisticate de pe pereţii unor peşteri din Africa de Sud, aproximativ din aceeaşi perioadă, prezintă călători albi, îmbrăcaţi în veşminte elaborate, dar neidentificabile, aflaţi în – ceea ce ar putea fi – un safari preistoric sau o expediţie de explorare.

Concepţia despre evoluţia preistorică postulează că un tip de om a succedat altui tip omenesc pe scară evolutivă ascendentă, cele mai adaptate şi mai bine dezvoltate specii luând locul celei care era mai primitivă. Lucrul acesta este îndeobşte adevărat; totuşi tipul de cromagnon – mai evoluat – şi tipul de Neanderthal, mai sălbatic – pe care l-a înlocuit în cele din urmă – au putut coexista (ca şi alte tipuri) în lunga istorie a Pământului, situaţie pe care o întâlnim chiar şi în zilele noastre, în Australia – de pildă – unde populaţia

cuprinde deopotrivă savanţi atomişti şi aborigeni.

Dacă au existat cândva, demult, civilizaţii superioare, înaintea celor cunoscute de noi, atunci e logic să ne aşteptăm că vor supravieţui indicii care să dovedească limpede (dacă se poate vorbi de limpezime în arheologie) că asemenea culturi avansate din punct de vedere tehnologic au existat nu cu câteva mii, ci cu multe mii de ani înainte. Totuşi, aşa cum s-ar petrece cu propria noastră civilizaţie dacă ar fi nimic cită", majoritatea clădirilor, maşinilor, obiectelor manufacturate ar putrezi, rugini sau s-ar împrăştia şi ar deveni de nerecunoscut în câteva mii de ani. Se poate

presupune că urme vor supravieţui dacă ele au fost îngropate de mişcările tectonice ale scoarţei pământului, ori ar fi prinse şi congelate în gheţurile veşnice de la Polul Nord şi Polul Sud sau ar fi înghiţite de mări şi oceane, rămânând ascunse pe fundurile apelor.

Dezvoltarea modalităţii de datare cu ajutorul carbonului 14, potasiului, argonului, uraniului şi thoriului, al dendrocronologiei (metoda de datare pe baza inelelor copacilor), al termoluminescenţei şi al altor mijloace, au zdruncinat unele din vechile noastre teorii – despre începuturile civilizaţiei. O mină de fier din Ngwenya, Lesotho, era exploatată de mineri necunoscuţi acum 43.000 de ani. Unelte de piatră găsite în Iran au o vechime de 100.000 de ani. Mineritul cuprului pe scară largă se practica la nord de Michigan, după toate aparenţele, cu mii de ani înainte de indienii localnici. La Wattis, în Utah, un nou tunel săpat într-o mină de cărbune a nimerit într-o serie de galerii nebănuite şi cu vârsta necunoscută. Cărbunele găsit în ele era atât de degradat încât nu se putea folosi la ars. Nu existau legende despre aceste mine, iar indienii nu foloseau

tehnica galeriilor pentru extragerea minereurilor.

Pe măsură ce omul – în eforturile sale de a explora – pătrundea tot mai adânc în subsol, scule şi obiecte manufacturate au fost surprinse şi au rămas încrustate în cărbune, stâncă, ori în alte straturi, cu o vechime atât de mare încât nu se pot aprecia decât cu aproximaţie; urma unei încălţări, descoperită la Fisher Ca-nyon, întipărită într-o fâşie de cărbune, s-a estimat că are o vechime de 15.000.000 de ani. Tiparul unei tălpi de pantof sau de sandală cu striuri a rămas imprimat într-o stâncă de gresie în subsolul deşertului Gobi, probabil cu multe milioane de ani în urmă. În conturul fosilizat al unei sandale, descoperit la Delta, statul Utah, au fost găsiţi încrustaţi trilobiţi, animale marine din Paleozoic care se crede că au dispărut acum 200.000.000 de ani. Un schelet fosilizat de om, excavat într-o mină din Italia, se afla într-un strat a cărui vechime s-a apreciat a fi de mai multe milioane de ani.

O bucată de cuarţ găsită în California avea încrustat în ea un cui, întocmai insectelor preistorice surprinse şi îngropate în chihlimbarul din Marea Nordului. O bucată de feldspat dezgropat la Abbey Mine din Treasure City, Nevada, în 1865, conţinuse un şurub metalic de doi inci lungime; şurubul se oxidase dar îşi lăsase tiparul şanţurilor *în interiorul* feldspatului, a cărui vechime s-a calculat că era de câteva milioane de ani. În secolul trecut, la Schondorf, lângă Vocklabrück, în Austria, un mic obiect – un fel de cubuleţ de fier cu latura sub un centimetru – a fost găsit în interiorul unui bloc de cărbune. Un şănţuleţ fusese săpat în jurul cubului, ale cărui colţuri păreau rotunjite cu o unealtă mecanică. Bineînţeles că nu s-a putut da nicio explicaţie la ce folosise sau cum ajunsese cubuleţul să fie prins în blocul de cărbune, cu milioane de ani în urmă.

S-a păstrat o relatare din perioada cuceririi Perú-ului de spanioli, în legătură cu descoperirea unui cui într-un bloc de calcar de către o echipă de mineri indieni condusă de un spaniol. Incidentul a provocat consternare nu din pricina vechimii obiectului, ci pentru că fierul nu era cunoscut în America înainte de invazia spaniolă. Un mastodont a fost excavat şi scos la suprafaţă la Blue Lick Springs, în Kentucky, de la adâncimea de douăsprezece picioare. Continuându-se săpăturile, s-a descoperit o pardoseală din pietre cioplite şi îmbinate la trei picioare sub pachiderm. Acesta este unul din multiplele exemple de lucrări străvechi în piatră descoperită în Statele Unite, a căror datare prin analogie cu obiectele de la acelaşi nivel sau de la nivel superior (ca în cazul mastodontului) nu a fost acceptată.

Cazurile acestea, ca şi altele asemănătoare, sunt atât de greu de explicat istoriceşte încât unii se îndoiesc de-a binelea de realitatea lor, pe când alţii le atribuie vizitatorilor extratereştri care şi-au lăsat urmele paşilor în lumea noastră în epoci atât de îndepărtate, când ceea ce azi se prezintă ca o rocă solidă constituia pe atunci o zonă maleabilă şi vâscoasă.

Este, totuşi, posibil ca urmele paşilor şi obiectele simple să fi aparţinut unei rase de oameni care a trăit în vremuri străvechi pe pământ, iar descoperirea urmelor lor în mine să nu însemne decât că civilizaţia respectivă a existat în trecutul atât de îndepărtat încât nu s-a putut păstra decât ceea ce a acoperit pământul sau a rămas încrustat în alte materii, şi încă nici atunci nu au putut să fie identificate. Oare câte dovezi mărunte au fost distruse de-a lungul secolelor, păstrându-se doar câteva enigme care să ne ofere şi altceva decât legende despre civilizaţiile „dinaintea zorilor”?

Legendele şi siluetele unor specii de animale dispărute

de demult, dar uşor de recunoscut, pot oferi de asemenea indicii despre vechimea de proporţie antică a culturii umane. Un astfel de animal foarte asemănător toxodonului, a fost reprezentat pe piesele de ceramică dezgropate la Tiahuanaco, oraş situat la trei mile şi jumătate înălţime în Anzii bolivieni. To-xodonul, un soi de hipopotam, se considera dispărut cu mult înainte de apariţia civilizaţiei umane; în orice caz, habitatul lui nu îl constituia un platou sterp la altitudinea de 13.500 de picioare, cum este cel de la Tihuanaco, după cum regiunea respectivă nu oferea condiţii prielnice pentru dezvoltarea unei mari culturi. Cu toate acestea, multiple mărturii ca, de pildă, terenurile terasate pentru cultura porumbului dincolo de limita actuală a zăpezilor din munţii înconjurători, precum şi nu fac adânc cu faună marină, atestă că întreaga zonă a fost cândva, probabil cu mii de ani în urmă, la nivelul mării, când Tihuanaco a fost construit pe coastă.

Pe platoul Markahuasi, lângă Kenko, în Perú, se află nişte stânci gigantice cioplite, în unele cazuri cu întregul pisc modificat în mod artificial. Aceste sculpturi datând din perioada preincaşă, deşi deteriorate de scurgerea veacurilor şi mileniilor, se pot observa şi distinge cu uşurinţă că reprezintă lei, cai, cămile şi elefanţi, animale care se presupune că nu trăiau în America de Sud nici pe vremea omului civilizat. La fel, în Perú, pe diferite obiecte de ceramică dezgropate din ruinele unui oraş costal, lângă Pisco, găsim desenate lama cu copita având cinci despicături, aşa cum se prezenta acest animal cu mii de ani în urmă, devenind paricopitată mult mai târziu.

Contururi de animale care par a fi dinozauri au fost găsite săpate în formaţiuni stâncoase, atât în America de Nord, cât şi în cea de Sud. Însă deoarece şopârlele obişnuite,

iguanele, şi cele numite monştri-gila se aseamănă cu strămoşii dinozauri, este greu de determinat dacă desenele cioplite redau monştri preistorici sau şopârle obişnuite. Un caz asemănător este acela al pictogramei de origine indiană sau prein-diană ce reprezintă 6 şopârlă mare al cărei contur a fost cioplit pe o stâncă de la Big Sandy River, din Oregon. Totuşi, desenul are o mare asemănare cu un stegosaur.

Expediţia Doheny a găsit, în 1924, desene preistorice de o extremă vechime cioplite în stânca de la Havasupai Canyon, lângă Grand Canyon (Marele Canion). O astfel de pictogramă arăta un om atacând un mamut, un tablou pe care nu te aşteptai să-l întâlneşti în America unde omul – din punct de vedere geologic – este o apariţie relativ recentă. Printre alte pictograme se afla una ce redă cu multă acurateţe un tiranosaur în poziţie verticală, sprijinindu-se parţial pe coadă, exact cum a fost el reconstituit ulterior în muzee. Alte sculpturi preistorice aflate de-a lungul Amazonului şi al afluenţilor să-i prezintă ceea ce par a fi alte animale antediluviene, îndeosebi stegosauri.

Lângă satul Acambaro, Mexic, în timpul excavărilor pe un şantier au fost dezgropate mai multe statuete de lut. Descoperirea a stârnit senzaţie şi tulburări în lumea arheologică, ce au durat mulţi ani, căci statuetele reprezentau miniaturi de rinoceri, cămile, cai, maimuţe uriaşe, precum şi dinozauri din era Mezozoică. (Descoperirea a fost discreditată mai târziu, deoarece Waldemar Julsrud, autorul ei, oferindu-se să cumpere numai statuetele întregi i-a încurajat pe indienii localnici să facă reproduceri după statuete). Testele efectuate cu carbon 14 au indicat că figurinele aveau o vechime de 3.000 până la 6500 de ani. Una din figurine semăna atât de bine cu un tip de dinozaur numit brahiosaur încât, dacă nu ar fi existat

precizarea vechimii lui geologice, se putea crede că artistul care a făurit-o a văzut cu ochii-săi fiara.

Faptul că omul din vremurile străvechi a desenat şi făcut miniaturi de animale asemănătoare dinozaurilor nu constituie, de bună seamă, dovada că le-a şi văzut (deşi s-ar putea să le fi văzut oasele). Balaurul lui Sf. Gheorghe, dragonii chinezeşti, precum şi fantasmele cu aspect de dragon (şiruşi), portretizate pe zidurile Babilonului, nici pe departe nu se poate spune că sunt realităţi fizice. Totuşi, anumite detalii sugerează că omul din vremurile străvechi s-ar fi putut ivi mult mai devreme decât se crede, în general, şi că a avut de-a face cu unele animale presupuse a fi dispărut între timp.

O seamă de animale care au supravieţuit au fost localizate în ultima perioadă a erei terţiare. Totuşi unele pictograme reprezintă reptile din era mezozoică, care au existat – deci – cu mult înainte de apariţia omului, fapt ce ne sugerează o explicaţie şocantă. Dacă a existat o civilizaţie foarte avansată cu mult înaintea epocii noastre, curiozitatea ştiinţifică l-ar fi putut îndemna pe om să caute şi ar fi găsit urmele dinozaurilor, aşa cum am procedat şi noi, la vremea noastră. După ce această civilizaţie superioară a dispărut, cunoştinţele acumulate s-au putut transmite prin legende (despre balauri) şi pictograme. Să ne amintim, totodată, că doar cu vreo sută şi ceva de ani în urmă, tradiţionaliştii noştri explicau prezenţa enormelor fosile îngropate în subsol, pretinzând că Dumnezeu le-a pus acolo la facerea lumii.

În lucrarea sa *We Are Not the First* (Nu suntem noi primii) Andrew Tomas tratează anacronismele istorice şi se referă la craniul unui *auroch* (boul salba tic din epoca preistorică) care a fost dezgropat, iar acum se află în Muzeul

Paleontologic de la Moscova. Craniul, vechi de câteva sute de mii de ani, are în frunte un mic orificiu cauzat în mod evident de un proiectil rotund. Lipsa crăpăturilor radiale, căldura şi viteza proiectilului, precum şi forma sugerează un glonţ. Presupusul proiectil nu a fost tras după moartea animalului, investigaţiile întreprinse relevând că rana s-a închis la câtva timp după ce ea fusese cauzată. Mai există un exemplu asemănător păstrat în Londra, un craniu uman descoperit într-o cavernă din Zambia, vechi de 40.000 de ani, cu un orificiu în partea stângă şi tot fără crăpături radiale, ca şi în cazul precedent. Posibilităţile implicate de aceste „împuşcături preistorice", dacă într-adevăr au fost aşa ceva, sunt şocante.

Aceste descoperiri izolate şi care se pretează la diverse interpretări, relevă probabilitatea existenţei omului civilizat pe Pământ cu mult mai înainte decât s-a presupus în trecut. Chiar dacă nu considerăm că civilizaţia a fost adusă pe Terra de extratereştri, aşa cum s-a susţinut adesea, tot ar fi rămas destul timp şi spaţiu în istoria planetei noastre pentru dezvoltarea uneia sau chiar a mai multor civilizaţii capabile să se autoanihileze prin războaie, oricare au fost nimicite din cauza dereglărilor din mediul ambiant sau a altor forţe pe care le-au declanşat involuntar.

Propria noastră cultură, dacă acceptăm ca punct de pornire mileniul al patrulea! Ch., a progresat de la agricultura primitivă şi-xreşterea animalelor la epoca fisiunii nucleare în numai 6.000 de ani. Ţinând seama de vârsta omenirii, în general, a fost timp din belşug pentru ca alte civilizaţii să ajungă aproximativ la nivelul civilizaţiei noastre actuale. Reexaminând unele mărturii străvechi care au ajuns până la noi, ne dăm seama că umanitatea atinsese cândva capacitatea noastră de distrugere. Aluzii despre

explozii puternice la suprafaţa pământului găsim în *Biblie* (So-doma şi Gomora), în miturile greceşti şi în multe din legendele indienilor din America de Nord şi America de Sud; însă doar în cronicile străvechi ale Indiei, copiate şi răscopiate din antichitatea preistorică, găsim descrise – cu considerabilă amănunţime – folosirea şi efectul a ceea ce se aseamănă îndeaproape cu exploziile atomice din timpul războiului.

Referiri neaşteptate la asemenea realizări ale civilizaţiei noastre tehnologice actuale pot fi depistate în multe scrieri străvechi ale Indiei, care, spre deosebire de cele din lumea apuseană, au fost salvate de foc şi distrugere. Referirile creează senzaţia că ele au fost scrise în zilele noastre şi nu cu mii de ani în urmă, tratând probleme ce privesc relativitatea timpului şi spaţiului, legea gravitaţiei, natura cinetică a energiei, precum şi teoria atomică. În şcoala de ştiinţă Vaişeşika, filosofii indieni au dezvoltat, ori au păstrat, teoria că atomii sunt în neîncetată mişcare. Ei au împărţit timpul în fracţiuni incredibile de secundă, dintre care cea mai infinitezimală era „perioada care îi trebuie atomului să străbată propria unitate de spaîiu".

Referiri ce sună surprinzător de moderne abundă în *Mahābhārata*, gigantica epopee indiană de peste 200.000 de versuri, în care găsim preocupări despre crearea cosmosului, despre religie, ritualuri, obiceiuri, istorie şi legende despre zei şi eroi din India antică. Se presupune că epopeea a fost scrisă cu 3500 de ani în urmă, dar ea se referă la evenimente care s-au petrecut cu mii de ani înainte. Un număr de versuri din *Mahābhārata* conţin descrieri pline de viaţă şi competente ale unor scene care par să redea un război atomic. Când pe la sfârşitul secolului trecut cercetătorii apuseni în domeniul filosofiei şi religiilor

studiau *Mahābhārata* (o traducere fusese realizată în 1884), în mod firesc ei au considerat drept fantezii poetice frecventele şi curioasele referiri detaliate la străvechi vehicule spaţiale (*yimana*), la energia propulsoare şi la modul cum pot fi recunoscute aeronavele inamice. Referiri şi mai ciudate există despre o armă care paraliza ostile duşmane (*mahanastra* – care provoca pierderea cunoştinţei), precum şi despre un vehicul dublu etajat care, în timpul zborului, azvârlea flăcări roşii în văzduh prin multiplele sale ferestre, încât părea „o cometă… în regiunile astrale şi solare". Trebuie ţinut seama că *Mahābhārata* a fost tradusă cu multe decenii înainte ca să fi apărut aeronavele, gazele otrăvitoare sau neuroparalizante, rachetele dirijate de om şi bomba atomică. Asemenea lucruri nu însemnau nimic altceva pentru cititorii din epoca victoriană decât invenţii ale imaginaţiei. Alte menţiuni din *Mahābhārata* au fost descifrate de cercetătorii occidentali în măsura în care se refereau la arme cu aspect relativ modern sau priveau energia controlată a focului – diferite tipuri de piese de artilerie şi rachete, „gloanţe de fier", obuze de plumb, explozive făurite din salpetru, sulfura şi cărbune de lemn, obuze reactive capabile să pulverizeze porţile cetăţilor, precum şi *agneyastra*, tunul cilindric care făcea un zgomot de tunet. Deşi aceste referiri proveneau din India antică, ele nu au uluit pe cititori, iar unii le-au socotit „inadvertenţe", ori „scăpări" ale traducătorilor indieni mânaţi de dorinţa – uşor de înţeles – de a arăta lumii că: „vedeţi, noi le-am avut înaintea voastră". Alte arme misterioase menţionate în *Mahābhārata*, care iniţial păreau lipsite de sens, au fost mai bine înţelese în timpul primului război mondial. Un comentator militar indian, Ramehandra Dikshitar, releva în lucrarea sa *War în Ancient India* (Războiul în India antică) că

războiul descris în *Mahābhārata* s-a desfăşurat cu folosirea aeroplanelor moderne, adică „*vi-mana*” şi arma numită „*mahanastra*” – care aducea ostile în stare de inconştienţă, echivalentă gazelor otrăvitoare; de asemenea a scos în evidenţă folosirea „săgeţii-de-ceaţă”, care producea o perdea densă de camuflaj, şi a comparat „*taştra*” – „capabilă să ucidă un mare număr de inamici deodată” – cu explozivele moderne. Unii savanţi din secolul trecut şi unii ofiţeri britanici din timpul primului război mondial au recunoscut unele din armele „redescoperite” în *Mahābhārata*; alte arme descrise în epopee păreau atât de neînchipuit, încât însuşi principalul ei traducător, P. Chandra Roy, sublinia, în introducere: „Cititorului englez al acestei cărţi multe lucruri i se vor părea ridicole”.

Ceea ce era misterios sau ridicol prin 1880 şi chiar în timpul primului război mondial, nu mai constituie o enigmă pentru nimeni din lumea actuală nesigură. Citatele care urmează despre desfăşurarea unui război antic, deşi scrise cu mii de ani înainte de era noastră atomică, ne sunt înfiorător de familiare. Iată descrierea unei arme speciale lansată împotriva armatelor duşmane: „Un singur proiectil conţine toată energia Universului. O coloană incandescentă de fum şi flăcări, strălucitoare cât zece mii de sori la un loc s-a înălţat în toată splendoarea sa… era o armă necunoscută, un trăsnet de fier, sol al morţii, care a transformat în cenuşă, în întregime, neamurile Vrişni şi Andakha [duşmanii împotriva cărora a fost folosită arma]… Trupurile erau arse atât de rău încât nu mai puteau fi recunoscute. Părul le arsese, unghiile le căzuseră, oale şi ulcele s-au făcut ţăndări fără o pricină aparentă, iar păsările au albit. După câteva ore toate alimentele erau infectate… ca să se salveze de focul acesta, soldaţii s-au azvârlit în apă cu tot echipamentul, ca să

se spele… [Această armă puternicăl… a măturat mulţimea [luptătorilor], cu cai, elefanţi şi care… şi le-a spulberat ca frunzele uscate în vânt… şi păreau ca nişte păsări frumoase… ce îşi luau zborul dincopaci…”

În loc de a descrie efectele vizuale provocate de explozia superarmei ca pe un nor în formă de ciupercă, cel care a scris, le-a compilat sau pur şi simplu le-a imaginat, le descrie ca pe nişte nori mari, deschizându-se unul deasupra celuilalt ca un şir de umbrele gigantice; o prezentare diferită de a noastră, dar cu multe elemente asemănătoare.

Ne sunt date chiar şi dimensiunile armei sau ale bombei: „Un fulger fatal, precum coasa morţii, care măsura trei coţi şi şase picioare… înzestrat cu forţa trăsnetului lui Indra-cel-cu-o mie-de-ochi… care nimiceşte toate fiinţele vii…”

Iată cum este descrisă ciocnirea în văzduh a doua rachete:

„Cele două arme s-au întâlnit la jumătatea drumului în văzduh. Pământul cu munţii, mările şi toţi copacii s-au cutremurat, fiinţele au simţit căldura emanată de energia armelor şi tot ce era viu a resimţit efectul dăunătgr. Cerurile au fost cuprinse de flăcări, iar cele zece puncte ale orizontului s-au umplut de fum”.

Marea conflagraţie descrisă în *Mahābhārata* este asociată de mulţi cu invazia subcontinentului indian de către arienii veniţi din nord. Povestea însă putea fi redată în termeni inteligibili şi ţinând seama de epocă – aşa cum este cazul *Iliadei* – fără a recurge la ficţiune ştiinţifică şi la prezentarea tipurilor de arme profetice.

Este cazul, totuşi, să subliniem că scheletele descoperite în străvechi aşezări omeneşti de la Mohen-jo-Daro şi Harrapa (Pakistan), erau extrem de

radioactive. În mod concret nu se cunoaşte nimic despre aceste localităţi, decât că au pierit brusc.

Descrierile străvechi ale aeroplanelor şi războiului atomic nu înseamnă, desigur, că autorul sau autorii – oricât de lucide ni se par relatările lor – au fost în mod necesar martori la toate minunăţiile descrise, ori că ele ar fi existat vreodată, poate doar în creierele lor înfierbântate şi excitate, în chiar epoca noastră, benzile desenate – cu eroul lor, Buck Rogers – prezentau cu largheţe folosinţa bombei atomice până când, în ajunul testării adevăratei arme nucleare în New Mexico, F.B.I.-ul l-a convins pe autor să renunţe la desenele sale cu subiect atomic. O coincidenţă profetică, de natură ştiinţifico-fantastică, ne oferea Jules Verne atunci când în a sa *Voyage à la Lune*, stabileşte Florida drept bază de lansare a rachetei către satelitul natural al Pământului, devansând cu peste un secol operaţiunea reală. Tot Jules Verne ne-a oferit altă coincidenţă profetică, de asemenea în urmă cu un secol, când – descriind submarinul imaginar comandat de căpitanul Nemo – menţionează dimensiunile submersibilului care sunt aproape identice cu ale actualelor submarine atomice americane.

Şi mai mult a intrigat cazul lui Swifî şi al celor doi sateliţi ai planetei Marte. În *Călătoriile lui Gulliver*, publicată în 1726, Jonathan Swift descrie cei *fdoi* sateliţi, dând – cu aproximativă corectitudine – dimensiunile şi caracteristicile orbitei acestora; însă la vremea respectivă, când Swift oferea într-o lucrare de pură ficţiune – în treacăt, dar cu precizie – amănuntele respective, nu se cunoştea nimic despre existenţa celor doi sateliţi i planetei Marte, ele fiind descoperite de-abia în 1877.

Totuşi Jules Verne, Swift şi creatorul lui Buck Ro-gers trăiau într-o epocă ştiinţifică în care posibilitatea unor astfel

de descoperiri sau de realizare a unor invenţii era doar o chestiune de timp, pe când cronicile indiene se inspiră din surse străvechi, poate de peste 6.000 de ani vechime.

Unii cercetători asiatici, dar şi apuseni, care susţin teoria că existenţa omului civilizat este mult mai veche decât se bănuise iniţial (iar dacă teoria este corectă înseamnă că un vid imens de secole şi milenii va trebui umplut în istorie) nu exclud posibilitatea atingerii apogeului şi a dispariţiei valurilor de civilizaţie în lumea întreagă, unele din ele nelăsând urme decât în legende. Deci ei sunt gata să accepte ideea că referirile indiene, neaşteptat de amănunţite, la atom şi la structura lui, la armele atomice şi la tehnologia avansată, ar putea fi simple reminiscenţe ale unor civilizaţii ştiinţifice din vremuri preistorice. Când vorbim despre legendele Indiei trebuie să ţinem seama că anumite zone ale solului ei prezintă adevărate ci-catrici provocate parcă de explozii atomice, iar aceasta cu milenii înainte de activitatea nucleară din epoca noastră.

Zone asemănătoare găsim şi în Siberia, Irak, Colorado şi Mongolia (unde experienţele nucleare chineze creează noi răni solului, comparabile cu cele din antichitate, iar în unele locuri chiar sub nivelul solului actual).

În cursul unor săpături de explorare efectuate în sudul Irakului, în 1947, au fost scoase la lumină straturi succesive ale unor civilizaţii străvechi constituind o adevărată mină arheologică. Pornind de la nivelul solului, excavările au străbătut straturi purtătoare de relicve ale culturii cetăţilor Babilon, Caldeea şi Sumer, cu pături marcate de inundaţii între ele; ajungând la primele niveluri săteşti, apoi la un alt nivel cu o vechime de 6.000 – 7.000 de ani, corespunzătoare cu epoca agriculturii primitive, şi, mai jos, un nivel cu indicii ale culturii crescătorilor de vite, după care urma un strat cu

vechimea de aproximativ 16.000 – 17.000 de ani care corespunde culturii magdaleniene – sau de cavernă. În fine, la ultimul strat, cel mai de jos, s-a descoperit un planşeu de sticlă topită, identică – după cum s-a dovedit – cu nimic altceva decât cu planşeul din deşertul New Mexico, constituit după primele explozii experimentale care au inaugurat actuala epocă nucleară.

IX. SUPRAVEGHETORII:
SUSŢINĂTORI, RĂUVOITORI
SAU OBSERVATORI INDIFERENŢI

Dacă avioane, nave şi oameni sunt răpiţi, în special în Triunghiul Bermudelor, dar şi în alte zone ale globului, de către O.Z.N. – un sau de către altceva, atunci un factor important pentru orice investigaţie trebuie să îl constituie motivul sau motivele care stau la baza acestor acte. Unii cercetători au opinat că nişte entităţi cu o dezvoltare ştiinţifică net superioară celei pe care o posedăm noi – oamenii părând pe lângă aceştia nişte primitivi – ne urmăresc de secole progresul şi probabil vor interveni ca să ne împiedice să ne distrugem planeta. Aceasta, desigur, presupune că entităţile respective sunt dominate de un sentiment de altruism, o caracteristică ce nu se găseşte înteţi deauna la exploratori şi pionieri.

Pe de altă parte, se prea poate ca în vecinătatea Triunghiului Bermudelor şi a altor puncte unde se găsesc noduri de curenţi electromagnetici gravitaţionali, să existe o poartă sau o fereastră spre altă dimensiune în spaţiu sau timp prin care extratereştrii, care sunt suficient de dezvoltaţi din punct de vedere ştiinţific, pot trece, dar care pentru oamenii care le întâlnesc reprezintă un drum cu sens unic, şi reîntoarcerea devine imposibilă fie din cauza lipsei cunoştinţelor ştiinţifice necesare, fie din pricină că forţe

extraterestre le blochează calea. Multe dintre dispariţii, în special acelea ale unor echipaje întregi de marinari, ne duc cu gândul la nişte raiduri care ar avea drept scop colecţionarea de fiinţe umane pentru grădini zoologice din spaţiu sau ca mostre reprezentative de dezvoltare de-a lungul veacurilor, ori pentru experimente.

Dr. Valentine sugerează faptul că poate fi vorba de diferite grupuri de vizitatori spaţiali – dintre care unii ostili nouă – şi că unele dintre aceste entităţi, care poate că vin din spaţiu, din adâncurile oceanelor sau din alte dimensiuni, pot fi înrudite cu noi; poate că sunt verii noştri de acum câteva mii de ani, dar sunt suficient de civilizaţi pentru a fi altruişti ca să ne protejeze pe noi şi Terra sau sunt interesaţi în mod pragmatic de propriul lor mediu înconjurător.

Din acest punct de vedere este evident faptul că Terra şi populaţia sa se găsesc în pericol crescând de a se ruina şi distruge. Poate că asemenea situaţii au mai existat deja în mileniile trecute, dar Terra nu a rămas complet depopulată, cum poate s-a întâmplat cu alte planete sau lumi. Mărturii ale unor catastrofe aproape fatale se găsesc în tradiţiile unor rase antice care aproape că au dispărut. Conform acestor tradiţii, au existat mai multe catastrofe globale. Indienii din America Centrală au contabilizat trei sfârşituri ale lumii şi se mai aşteaptă la încă unul, cel de al patrulea – prin foc – într-un viitor nu prea îndepărtat. Cei din tribul indian Hopi, din S.U.A., care păstrează cele mai complete şi foarte detaliate amintiri despre soarta lor şi a cosmosului, povestesc şi ei că lumea a pierit de trei ori: o dată din cauza erupţiilor vulcanice şi a focului, a doua oară din pricina cutremurelor şi a schimbării temporare a axului de rotaţie a pământului, iar a treia oară de vină au fost inundaţiile şi scufundarea continentelor provocate de locuitorii belicoşi ai

„Lumii a treia", care şi-au distrus reciproc oraşele pe calea războiului aerian. Referirea făcută cu privire la schimbarea temporară a axei de rotaţie a pământului denotă faptul că acest mic trib indian avea cunoştinţe extraordinare nu numai despre forma pământului, ci şi despre rotaţia acestuia. Aceste cunoştinţe sunt în concordanţă cu teoria apărută mult mai târziu, elaborată de Hugh Auchincloss Brown, care susţine că împovărarea cu gheaţă a unuia din poli a determinat modificări în mişcarea de rotaţie a Pământului.

Legendele antice din India povestesc de nouă crize prin care a trecut globul pământesc; alte culturi antice relatează şi ele despre aceste catastrofe, cu toate că numărul lor diferă.

Platon, în dialogul *Critias* citează un preot egiptean care îi spune legiuitorului atenian Solon:

„Omenirea a fost şi va mai fi distrusă de multe ori, din diverse motive..."

După ce i-a explicat lui Solon cum egiptenii au păstrat amintiri despre unele dintre aceste evenimente, el continuă: „... şi apoi, la un moment dat, un şuvoi din cer s-a abătut ca o molimă... şi deci a trebuit luat totul de la început, precum copiii... [adăugând, după o ultimă referire la lipsa cronicilor greceşti] Voi vă amintiţi doar de un singur diluviu, cu toate că au fost mai multe..."

Teoria civilizaţiilor ciclice, care prevala în lumea antică şi care până la un punct prevalează şi azi în Asia, este în contradicţie flagrantă cu teoria progresului propriei culturi, cu preocuparea sa faţă de scurgerea timpului şi presiunii pe care acesta o exercită asupra noastră, precum şi cu ideea permanentului progres al civilizaţiei şi dezvoltării ştiinţifice. Pe măsură ce cunoştinţele noastre se îmbogăţesc, e posibil

să descoperim că ceea ce observatorii antici bănuiau numai, s-a petrecut în realitate.

Catastrofe mondiale şi distrugerea unor întregi civilizaţii s-au putut întâmpla din diferite cauze şi poate că astăzi noi ne confruntăm cu unele din ele, oricât am refuza să admitem lucrul acesta. Una din cauzele importante este suprapopulata la care, în antichitate, se face referire doar în *Mahābhārat a*, ca şi când pe atunci – ca şi acum – sub continentul suferea din cauza acestui neajuns. Războiul nuclear, la care se face aluzie în relatările din antichitate şi care constituie principala dilemă a vremurilor noastre, este o cale nedorită de a rezolva problema suprapopulaţiei, căci el poate atrage după sine nimicirea vieţii pe planeta noastră şi pune în pericol însăşi putinţa de a fi locuită în viitor dacă reacţiile atomice sunt suficient de puternice pentru a provoca dezastre seismice şi mari inundaţii, prin topirea calotelor de gheaţă.

Alte catastrofe poate că sunt pe cale de a izbucni chiar acum, fără nicio legătură cu activitatea atomică, dar legate de dezvoltarea tehnologică, şi ale cărei rezultate nu le vom afla decât odată cu trecerea timpului. Pentru că astăzi, pe lângă experienţele nucleare, deşeurile radioactive, poluarea aerului şi a apei, distrugerea echilibrului ecologic ş.a., noi ne găsim angajaţi în mod iraţional în desfăşurarea unor experienţe în trepte care pot avea consecinţe nebănuite.

Un exemplu pentru cele de mai sus este dat de dr, Columbus Islin, fostul director de la „Woods Hole Oceanographic Institution" (Institutul oceanografic de la Woods Hole). Cu privire la creşterea cantităţii de bioxid de carbon în atmosferă, el declara: „În ultima sută de ani, creşterea folosirii combustibililor fosili în întreaga lume a produs circa 1700 miliarde tone de bioxid de carbon, 70 la

sută din cantitate găsindu-se acum în atmosferă. Deoarece cam două treimi din bioxidul de carbon este absorbit de mare, ne putem aştepta la o creştere cu circa 20 la sută a cantităţii de bioxid de carbon în atmosferă.

Efectul acestei creşteri nu este uşor de prevăzut, dar există motive să se creadă că va conduce la o încălzire a straturilor inferioare ale atmosferei cu câteva grade. Deci noi efectuăm – mai mult sau mai puţin conştienţi – o mare experienţă".

Efectul topirii gheţurilor polare, datorită activităţii omului, împreună cu valurile seismice şi inundarea coastelor de pe glob, ne aminteşte de ceea ce astăzi considerăm a fi potopul legendar din preistorie, care a acoperit uscatul din zona Atlanticului, Caraibilor, Mediteranei şi de pe restul globului pământesc. Chiar şi scurgerile de ţiţei din supertancurile petroliere pot declanşa topirea pe scară largă a gheţurilor polare cu efecte imprevizibile.

Pieirea a atâtor specii de animale poate fi o potenţială sursă de dezastru, despre care în prezent nu ne putem forma nicio părere. Într-o catastrofă anterioară, Noe – un fel de ecologist al timpurilor sale – a luat pe arca sa câte şapte perechi din rândul animalelor folositoare, dar şi câte o pereche din rândul celorlalte vieţuitoare, fie că erau sau nu utile. Probabil că evoluţia de la barbarism la civilizaţie, acumularea de cunoştinţe şi dobândirea capacităţii de a folosi fisiunea nucleară constituie un proces natural pentru om şi pentru alte fiinţe inteligente asemănătoare, care a avut loc nu numai pe Terra, ci şi în alte locuri din univers. Poate că alte sisteme de-civilizaţie extraterestre sau chiar terestre – pe care noi nu le sesizăm, cum au sugerat Valentine, Sanderson şi alţii – au triumfat asupra tendinţei de autodistrugere, iar acum studiază Pământul pe căile sau

porţile deschise în Triunghiul Bermudelor, fie ca pildă de învăţătură, fie pentru a analiza cultura noastră, ori pentru a ne împiedica de la pieire. Poate chiar plănuiesc să ne dirijeze, aşa cum încearcă să facă naţiunile puternice cu cele mai puţin dezvoltate. Dar pentru a le atribui astfel de motive ar trebui ca ei să gândească la fel ca noi: animalele sălbatice nu pot înţelege de ce unii doresc să le captureze şi să le expună, în loc de a le ucide ca să le mănânce. Probabil că O.Z.N.-urile doar „explorează" planeta noastră, ceea ce se pare că fac de foarte multă vreme.

Dacă se dovedeşte adevărată ipoteza că entităţile extraterestre ne vizitează, observă şi adună informaţii şi eşantioane pentru scopurile lor, atunci ar trebui să ne punem întrebarea de ce Triunghiul Bermudelor este în mod special căutat de către aceştia. Apariţia navelor „celeste" din trecut ne sugerează că ele s-au ivit în momentele de apogeu ale progresului cultural şi ştiinţific din anumite zone, pentru a se edifica unde se dezvoltau noi centre de civilizaţie şi dacă acestea prezentau vreun potenţial pericol. Nu avem altceva de făcut decât să trecem în revistă relatările din antichitate care pomenesc despre vizitele unor zei sau nave celeste pe Terra, pentru a discerne o vagă modificare în şablonul acestora. Primele descrieri amănunţite ne-au rămas din Egiptul antic, de pe timpul lui Tutmes al III-lea; apoi din călătoria în văzduh a sumerianului Etana. Desigur însă că mai multe ele mente şi detalii găsim în *Cartea lui Ezechiel*, care a relatat patru apariţii a ceea ce par să fi fost nave cosmice (a văzut chiar două împreună), iar o dată, la fel ca Etana, le-a fost pasager; de asemenea, un indiciu îl poate reprezenta cazul sfântului Ilie, care s-a înălţat la cer într-un „car de foc" – şi nu a mai revenit niciodată. Din India avem relatări despre o călătorie aeriană, atunci când ni se descrie

zborul lui Rama; de asemenea, şi vechi locuitori ai Americii fac referiri la zei care au sosit în nave, din ceruri, ca să le construiască Tiahuanaco. Apoi, rând pe rând, relatările din Grecia, Roma, Europa Renascentistă, iar în zilele noastre din toate colţurile lumii, dar în special din Triunghiul Bermudelor, ne sugerează posibilitatea că aceia care ne ţin sub observaţie par să se intereseze de progresul tehnologic al civilizaţiei Terrei, cu precădere cel legat de zboruri aeriene şi spaţiale, precum şi de armamentul modern. În timpul celui de-al doilea război mondial şi al războiului din Coreea, un număr de „aeronave duşmane" (lumini sau obiecte neidentificate) ce însoţeau bombardierele sau – avioanele de vânătoare, constituiau un lucru comun; acum ele se semnalează în largul coastelor Spaniei şi au fost zărite de către pescuitorii de homari şi peşti, când apele erau limpezi, în zona platformei continentale americane. Acestea pot fi (dacă nu nişte instalaţii defensive) porţiuni ale unei reţele submarine construită de locuitorii apelor, probabil cu scopul de a neutraliza poluarea şi otrăvirea mărilor. Continuând raţionamentul pe aceeaşi linie, ne putem imagina globul terestru, care în esenţă e un uriaş dinam, „bobinat" cu o reţea electromagnetică prin oceane care, în cele din urmă, activează propriile impulsuri pentru a modifica rotaţia pământului.

Ideea de folosire a pământului ca sursă de energie este o reminiscenţă a tradiţiilor străvechi, dar ea concordă şi cu teoriile relativ recente cu privire la puternicele surse energetice ale Atlantidei, la complexele de lasere cu cristal, care poate încă zac pe planşeul Mării Sargaselor şi funcţionează parţial, cauzând – din când în când – perturbaţii sau scurgeri electromagnetice care provoacă dereglarea sau dezintegrarea navelor maritime şi aeriene.

Este normal să facem speculaţii cu privire la vizitele extratereştrilor şi să încercăm identificarea scopurilor urmărite de acestea, încadrându-ne în sistemul nostru de gândire. Continuând raţionamentul, este normal să presupunem că vizitatorii din spaţiu au venit ca să ne protejeze pe noi de noi înşine; pe când alţi cercetători mai puţin optimişti sunt de părere că oaspeţii vin nu ca să protejeze ci ca să ne colecţioneze, presupunere care pare mai logică dacă ne gândim la numărul de avioane, ambarcaţiuni şi nave dispărute, cu echipaje cu tot, în Triunghiul Bermudelor.

Dr. John Harder, profesor de inginerie la Berkeley şi cercetător al fenomenului O.Z.N., a exprimat recent (oct. 1973) o teorie neobişnuită şi deloc măgulitoare, conform căreia s-ar putea ca Terra să fie un fel de „grădină zoologică, ruptă de restul universului, din care paznicii iau la nimereală, din când în când, eşantioane pentru a exercita un control de ansamblu".

Însă altă teorie sugerează că vizitatorii sunt indiferenţi faţă de umanitate, ei fiind preocupaţi de propriile lor scopuri, pe care noi încă nu suntem în stare să le descifrăm; iar pierderile (pentru că încă nu ştim dacă cineva a pierit în momentul dispariţiei) s-au petrecut accidental, prin atragerea în câmpul ionizat.

Această teorie a furnizat ziarelor şi revistelor mă terialul necesar pentru publicarea unor articole cu titluri ca: *Dispăruta Atlantida trăieşte şi răpeşte nave şi avioane*. Concepţia conform căreia razele laser pot distruge sau dezintegra un avion este posibilă, dar ideea că nişte complexe laser gigantice încă mai funcţionează după mii de ani de la scufundare în apă este ridicolă, deoarece laserele gigantice, aşa cum le imaginăm noi, au nevoie să fie

întreţinute şi operate.

Totuşi, laserele sunt o invenţie relativ recentă pentru lumea noastră şi probabil că în viitor vor fi mult perfecţionate. Laserul cu ultraviolete (încă nerealizat) va fi mult mai puternic decât laserul cu raze X, şi tot aşa va fi cazul cu laserele ce vor folosi energia solară sau poate – ca în cazul Atlantidei – energia din *interiorul* pământului. În orice caz, o civilizaţie din trecut, cu un înalt nivel de dezvoltare tehnologică, nu trebuie neapărat să se fi dezvoltat în aceleaşi condiţii cu ale noastre şi să fie tributară aceloraşi necunoaşteri, care în prezent limitează temporar dezvoltarea noastră tehnică.

Cercetând sutele de dispariţii din Triunghiul Bermudelor, constatăm că singura trăsătură comună este faptul că avioane şi nave au devenit complet nevăzute, sau că nave au fost descoperite fără echipaje sau pasageri la bord. Pe când unele mistere izolate, de acelaşi gen, pot fi atribuite coincidenţelor naturale neobişnuite, ori erorilor umane, totuşi cele mai multe dintre incidentele petrecute în Triunghiul Bermudelor au avut loc pe vreme bună, în apropiere de porturi şi de baze de aterizare şi par inexplicabile pentru gradul de cunoştinţe pe care le posedăm în prezent. Triunghiul Bermudelor ne face să ne gândim la trecut, la teritorii pierite şi scufundate, la civilizaţii uitate, la vizitatori ai pământului veniţi din spaţiul intra sau extraterestru, de-a lungul secolelor, ale căror provenienţe şi scopuri nu ne sunt cunoscute.

Dar decât să teoretizăm, încercând să explicăm ceea ce în prezent este încă inexplicabil, poate că este mai simplu să spunem că Triunghiul Bermudelor există numai în imaginaţia misticilor, superstiţioşilor şi a acelora în goană după senzaţional. Unul dintre comentatorii care cred că

Triunghiul Bermudelor nu este altceva decât o coincidenţă de dispariţii care, fiecare în parte poate fi explicată, afirma: „Cei care cred în Triunghiul Bermudelor, cred şi în şerpii de mare", ceea ce nu dovedeşte că dacă un lucru nu există, atunci nici celălalt nu există, sau invers, dacă un şarpe de mare este în cele din urmă identificat, atunci şi celelalte legende devin automat credibile.

În general oamenilor nu le place să se confrunte cu enigme pe care nu le pot dezlega, ori cărora nu sunt în stare să le dea o explicaţie teoretică în termeni pe care să-i înţeleagă. Este mâi liniştitor pentru suflet să recunoască ceea ce este capabil să înfrunte în perimetrul lumii fizice, decât să facă faţă unei ameninţări nedesluşite. Dacă fenomenul nu poate fi explicat, cel mai bun lucru este să-l ignori, ceea ce este mai cuminte şi în acelaşi timp mai înţelept. Dar vremea înţelepciunii şi a inocenţei ştiinţifice a trecut, încheindu-se în dimineaţa de 16 iulie 1945, la Alamogordo, New Mexico, atunci când teoria nucleară a dovedit prin practică faptul că nu mai este o simplă teorie.

Acum trăim într-o lume în care ştiinţa şi paranormalul converg – o lume în care ceea ce era cândva magic sau visul unor magicieni a fost adoptat de ştiinţă şi de lumea ştiinţifică. Biologii în prezent pot crea viaţa; criogeniştii vor putea în curând să conserve viaţa la infinit prin îngheţarea trupurilor; trecerea de la fotografie la film a fost deja realizată; psihokinezia, deplasarea obiecteolor prin puterea voinţei nu mai este o problemă de simplă levitaţie, ci de experimentare serioasă; telepatia din şi spre spaţiul cosmic este un subiect de cercetare pentru ambele puteri spaţiale. Visul alchimiştilor – transmutarea materiei – nu mai este o imposibilitate şi singurul impediment pentru transformarea plumbului în aur îl constituie costurile prea ridicate. La nivel

cosmic, pe firmamentul adevărurilor ştiinţifice au apărut crevase atât de mari, încât mulţi dintre aceia care preferă să stea pe un teren solid şi cunoscut se simt ameţiţi şi dezorientaţi. Posibilitatea existenţei antimateriei, curbarea spaţiului şi timpului, noile concepte despre gravitaţie şi magnetism, posibila existenţă a planetelor negre în sistemul nostru solar, implozii ale sorilor, particule de materii mari şi mici, mai grele decât întreaga planetă, quasarii şi găurile negre, precum şi universul infinit care devine din ce în ce mai larg pe măsură ce te-lescoapele noastre bat spre milioane de galaxii nedescoperite – iată elixirul cunoştinţelor tainice care ne aşteaptă pe măsură ce ne avântăm tot mai impetuoşi cu viteză mereu crescândă, încât niciun mister nu trebuie să ne mai surprindă numai pentru simplul motiv că nu e logic.

Triunghiul Bermudelor, această zonă ce se găseşte pe familiara noastră planetă, legată probabil de forţe pe care nu le cunoaştem (dar le-am putea cunoaşte curând) poate fi unul dintre aceste mistere. Ca specie, noi ne apropiem acum de maturitate. Nu putem da înapoi, abandonând eforturile de a ne lărgi aria cunoştinţelor sau de a găsi noi explicaţii – în lumea noastră sau dincolo de ea.

MULŢUMIRI

Autorul doreşte să-şi exprime gratitudinea următoarelor persoane şi organizaţii care au contribuit cu sfaturi, sugestii, expertize, informaţii sau fotografa la elaborarea acestei cărţi. Exprimarea mulţumirilor faţă de unele persoane sau organizaţii nu implică acceptul, recunoaşterea sau agrearea nici unei teorii menţionate în această carte, cu excepţia celor specificate şi atribuite acestora în mod expres.

Autorul doreşte să exprime recunoştinţa sa deosebită

lui J Manson Valentine, doctor în filosofie, curator onorific al Muzeului de Ştiinţă din Miami şi cercetător asociat la „Bishop Museum" din Honolulu, pentru desenele, hărţile, fotografiile şi interviurile sale.

Următoarele nume sunt în ordine alfabetică:

— Norman Beam, autor, conferenţiar, cercetător al fenomenului OZN

— José Mana Bensaude, preşedinte, Liniile Aeriene Navecon, Portugalia şi Insulele Azore

— Valene Berlitz, autor, artist.

— < Biblioteca Congresului

— Boeing Commercial Airplane Company.

— Hugh Auchincloss Brown, inginer electronist, autor.

— Jean Byrd, preşedintele Isis.

— Edgar Evans Cayce, inginer electronist, autor.

— Hugh Lynn Cayce, preşedintele Asociaţiei pentru cercetări şi iluminare.

— Diane Cleaver, editor, autor.

— Julius Egloff, Jr., oceanograf.

— Fairchild Industries.

— Forţele Aeriene ale S.U.A.

— Mei Fisher, salvator, scufundător.

— Athley Gamber, preşedintele Red Aircraft.

— Carlos Gonzáles G., cercetător al fenomenului O.Z.N.

— Profesor Charles Hapgood, cartograf, istoric, autor.

— Dr. Bruce Heezen, oceanograf, autor.

— Căpitan Don Henry, comandant, scafandru.

— Robert Hieronimus, autor, artist, preşedintele A.U.M.

— J. Silva Junior, directorul revistei *Terra Nostra*, Insulele Azore.

— Theodora Kane, educatoare, artistă.

— Edward E. Kuhnel, avocat, specialist în legislaţie oceanică.

— Căpitan Gene Lore, pilot principal T.W.A.

— Marina Militară a S.U.A

— Howard Metz, piramidolog.

— Albert C. Müller, fizician specialist în radiaţii.

— Alan C. Nelson, yachtsman.

— Thomas O'Herron, Ambasada S.U.A., Lisabona.

— Paza de Coastă a S.U.A.

— Arnold Post, autor, oceanograf, scafandru.

— Reynolds Metals Company.

— Ivan T. Sanderson, explorator, zoolog, autor, fondator al

S.I.T.U.

— Sabina Sanderson, autor, cercetător, director al S.I.T.U.

— Serviciul Recorduri din Arhivele Naţionale.

— Gardner Soule, autor, oceanograf.

— John Wallace Spencer, autor, conferenţiar, investigator al O.Z.N. Şi al Triunghiului Bermudelor.

— Jim Thorne, oceanograf, comandant, scafandru, autor.

— Care Payne Tobey, matematician, astronom, astrolog, autor.

— Carolyn Tyson, pictor de peisaje marine.

— Paul J. Tzimouhs, oceanograf, autor, publicist, fotograf.

— Vijay Verma, guvernatorul Oficiului de Turism al Indiei.

— Charles Wakeley, pilot de avioane şi elicoptere.

— G. Theon Wright, autor, explorator, cercetător

psiholog.

— Roy H. Wirshing, locotenent comandant în Marina Militară a S.U.A., conferenţiar, autor.

— Robie Yonge, pilot, comentator, investigator al fenomenului O.Z.N.

BIBLIOGRAFIE

Barker, Ralph, Berlitz, Charles.

Blumrich, J., Bosworth, A.R., Briggs, Peter, înainte de a ne referi la unele din cărţile citate în prezenta lucrare, autorul doreşte să supună atenţiei cititorului *Bibliografia pentru Triunghiul Bermudelor*, întocmită de Larry Kusche şi De-borah Blowin, Biblioteca Universităţii Statului Arizona, aprilie 1973, care conţine numeroase referiri, inclusiv cărţi şi articoje din ziare şi reviste în legătură cu Triunghiul Bermudelor. În această bibliografie sunt citaţi sute de autori, dar cele mai concrete şi complete referinţe despre fenomenele din Triunghiul Bermudelor vor fi găsite în lucrările lui Sanderson, Valentine şi Spencer, menţionate mai jos *inter alia*.

Great Mysteries of the Air. London.

1966.

Mysteries from Forgotten Worlds. New

Yoik, 1972.

Biblia.

The Space Ships of Ezekiel New York.

1973.

My Love Affair with the Navy. New

York, 1969.

Men in the Sea. New York, 1968. Brown, Hugh Auchincloss, *Catacfysms of the Earth*. New York.

1967. Burgess, Robert F., *Sinkings*, *Salvages*, and *Shipwrecks*.

Carnac, Pierre, Chevalier, Raymond, Edward, Frank, Freuchen, Peter.

Fuller, John G., Gaddis, Vincent.

New York, 1970.

L'histoire commence a Bimini Paris.

1973.

L'avion à la decouverte du passe. Paris.

1964.

Stranger Than Science. *New York*, *1959*.

Strângest of All. New York, 1956.

— *Peter Freuchen's Book of the Seven Seas*. New York, 1957.

Incident al Exeter. New York, 1966.

Invisible Horizons. Philadelphia, 1965.

Gaston, Patrice, Godwin, John, Gould, Rupert T „Keyhoe, Donald E.

Kosok, Paul.

O'Donnell, Eliot, Sagan, Care.

Sanderson, înan T.

Edward Rowe, Soule, Gardner.

i Spencer, John Wallace.

Steiger, Brad, Stewart, Oliver, Stick, David.

Titler, Dale.

Tomas, Andrew, Tucker, Terry, Villers, Alan, Waters, Frank, Wilkins, Harold T.

Disparitions mysâerieuses. Paris, 1973. *This Baffling World* New York, 1968. *Enigmas*. New York, 1965. *Ffying* Saucer *Conspiracy*. London, 1955.

Land, *Life and Waâer în Ancient Perú*. New York, 1965.

Mahābhārata, traducere de Proţap Chandra Roy. Calcutta, 1889. *Mahāvīra*.

Strânge Şea Mysteries. London, 1926. *Inteligent* Life in

the *Universe*. San Francisco, 1966.

Invisible Residents: *A Disquisition upon Certam Matters Maritime, and the Pos-sibility of Inâelligent Life Under the Waters of This Earth*. New York, 1970. *Investigating* the *Unexplaincă*, Engle-wood Cliffs, New Jersey, 1972. *Mysteries* and *Adventures* Along *the Atlantic Coast*, 1948. *Undersea Frontiers*. Chicago, 1968. *Ocean Adventure*. New York, 1964. *Wide Ocean*. Chicago, 1970. *Under the Sea*. New York, 1971. *Limbo of the Lost*. Westfield, Mass., 1969.

Atlantic Rising. New York, 1973. *Danger in the Air*. New York, 1958. *Graveyard of the Atlantic*. Chapel HUI, 1952.

Wings of Mystery, *Riddles of Aviation History*. New York, 1966. *We Are Not the First*. London, 1971. *Beware the Hurricane*! Bermuda, 1966. *Wild Ocean*. New York, 1957. *Book of the Hopi* New York, 1969. *Ffying* Saucers *on* the *Attack*. New York, 1954.

Strange Mysteries of the Time and Space. New York, 1959.

CUPTRINS
L TRIUNGHIUL BERMUDELOR: UN MISTER
AL CERULUI ŞI AL MĂRII 5
II. TRIUNGHIUL AVIOANELOR DISPĂRUTE... 16
III. MAREA NAVELOR PIERDUTE 46
IV. UNII CARE AU SCĂPAT 71
V. EXISTĂ O EXPLICAŢIE LOGICĂ? 87
VI. DEFORMAŢII TIMP-SPAŢIU ŞI ALTE LUMI. – ... 104
VĂI. O SUGESTIE DIN TRECUTUL OCEANULUI... 139
VIII. SURPRIZELE PREISTORIEI 159
IX. SUPRAVEGHETORII: SUSŢINĂTORI, RĂUVOITORI
SAU OBSERVATORI INDIFERENŢI 208
MULŢUMIRI 219
BIBLIOGRAFIE 221

CĂRŢILE NOASTRE – LA DISPOZIŢIA DUMNEAVOASTRĂ

Editurile SAECULUM I.O. ŞI VESTALA (*str*. *Ciucea nr*. 5, *al L 19*, *ap*. *216*, *Cod 74696*, *Bucureşti* – 72), oferă spre vânzare cititorilor interesaţi cărţile publicate sub egida lor cu o reducere de 10% din preţui de vânzare, în cazul în care le achiziţionează direct de la depozitul editurilor (*str*. *Grigore Alexandres-cu*, *nr*. *96 sau str*. *Iacob* Alegruzzi, *nr*. 7), cu plata în numerar sau le comandă în scris (cu plata ramburs).

Beneficiază de acest avantaj (inclusiv de gratuitatea expedierii prin poştă) oricine cumpără sau comandă cărţi în valoare de minimum 20.000 lei.

Cititorii pot achita şi prin virament, plătind anticipat contravaloarea cărţilor comandate în contul Editurii SAECULUM I.O. nr. 4072996359567, deschis la B.R.D. Titan, Bucureşti.

Relaţii suplimentare la telefonul 630.54.12, seara sau dimineaţa până la orele 830.

Comanda promptă vă garantează reţinerea titlurilor dorite!

A se vedea lista titlurilor disponibile şi în curs de apariţie pe coperta 3.

Titluri disponibile:

1). *Dr*. *Norma WIH iams*, *Hetty\Einzig*, Totul despre sănătatea femeii, 320 p., 7495 iei;

2). /. *Opnșan*, Lucian Blaga printre contemporani. Dialoguri adnotate, coap., esoo iei;

3). *Victor Kernbach*, Enigmele miturilor astrale, 288 p. 4995 lei;

4). *Mihai Gheorghe Andrieș*, Enigmele oceanului planetar, 304 p –, 4500 lei.

5). *Mihai Gheorghe Andrieş*, Fascinaţia comorilor. Extraordinarele aventuri şi descoperiri ale căutătorilor de COmori, 368 p., 4600 le).

6). *Marcus Gossler*, ABC-ul parapsinologiel, 224 p.

4995 lei;

7). *Florin Marcu*, Dicţionar uzual de neologisme.

352 p., 10995 lei.

8[. *Marian Vasile*, Noţiuni de teoria literaturii pentru învăţământul preuniversitar, 160 p., 2995 lei. 9). *Ştefan von lankovich*, M-am reîntors din moarte.

224 p., 4995 (el.

10). *Mihai Emmescu*, Răpirea Bucovinei ţeu documentele oficiale ale răpirii), 224 p., 6495 lei;

11). Hor/a *Matei*, Enigmele Terrei, voi. În, 368 + 368 p., reeditare; 14950 lei;

12). *Mariana Vrancea*, Minienciclopedia secretelor gospodăreşti, 272 p., 6495 iei;

13). *Viorel George Dumitru*, Matematica pentru examenul de admitere la liceu, 240 p., 5495 iei;

14). *Preot V. Sorescu*, Sfârşitul lumii în perspectiva profeţiilor biblice, 208 p., 5495 iei;

15). *C. Rădulescu-Motru*, Timp şi Destin, 192 p., 5495 lei;

16). Dicţionar de cuvinte, citate, expresii celebre.

384 p., 7995 lei;

În curs de apariţie:

l). *Pamfil Şeicaru*, Scrieri din exil. l Figuri din lumea literară; U Portrete politice, 480 + 448 p... 17995 lef; îi). *Winston Churchill*, Al II-lea război mondial, voi. l + n/

448 + 448 p., 19500 lei;

ni). *Mareşal Ion Antonescu*, Românii, originea, trecutul, sacrificiile şi drepturile lor, 112 p, + hărţi, 2995 lei.

1Un picior = 30, 48 cm.

1 O milă marină = 1853 m.

1 Aproximativ 18 grade Celsius l fathom = 6 picioare = 3 yarzi = 1, 83 m.

1 Măsură de calcul a vitezei navelor: un nod = o milă marină pe oră.

l Un sâânjen marin = l, 83 m.

l'Aparatură care permite mişcarea independentă a scufundătorului sub apă.

l Un ţol (meh) = 2, 54 cm.

l Specie de şopârle veninoase.

să